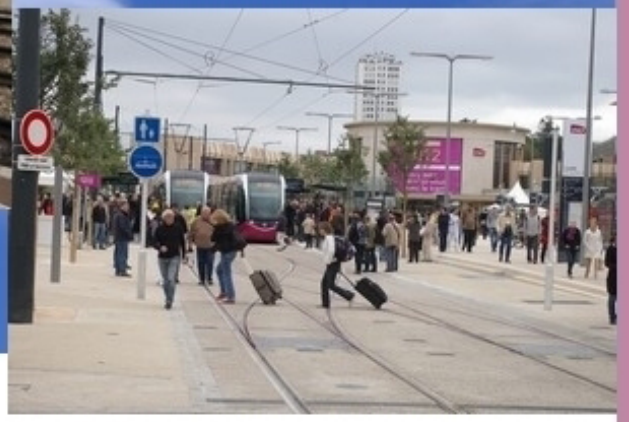
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA CÔTE-D'OR
Direction départementale des territoires de la Côte d'Or

Plan de déplacements

Plan de Déplacements d'Entreprise de la Direction départementale des territoires de Côte d'Or



Janvier 2013

ONT PARTICIPE A L'ELABORATION DE CE PDE:

- DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE COTE D'OR
  - Michel AMARO
  - Jean-Philippe ARDOIN
  - Frédéric BOISSON
  - Brigitte BOURGEOIS
  - Christophe CHARTON
  - Murielle DUMONT,
  - Denis FABBRI
  - Patrick GONI
  - Bernard GOURNAY,
  - Jean-Luc LINARD
  - Marc-Antoine MAZOYER
  - Annie MORIN
  - Fabrice PAMPHILE
  - Jean-François THIVEL
  - Serge TRAVAGLI
  - Patrice VARIN

- CETE DE LYON
  - Maxime JEAN

- AUXILIA
  - Marie ESCHERMANN
  - Héloïse CHAUMIER
  - Christian CHATARD
  - Élodie LANDAT.

Le mot du directeur

Dijon, le 24 janvier 2013

A l'occasion de la création de la direction départementale des territoires, il a été décidé de lancer l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE).

Un PDE est une démarche projet pour mettre en œuvre dans un lieu d'activités un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les salariés et autres usagers (visiteurs, étudiants, clients, etc...) à réduire l'utilisation individuelle de la voiture au profit des autres modes ou usages.

Un chef de projet a été désigné au sein du service habitat et mobilité avec pour mission de mener à bien cet exercice en liaison avec l'ensemble des services du siège et les services territoriaux de la DDT.

La démarche a été lancée lors du comité de direction du 13 mars 2012. Un comité technique a été constitué et s'est appuyé sur les compétences du CETE de Lyon pour la phase de diagnostic et sur un bureau d'études, AUXILIA, pour l'animation de la démarche et la mise en musique des propositions d'actions.

Le PDE est maintenant finalisé et il a été présenté le 24 janvier 2013 aux agents de la DDT à l'occasion d'un forum où l'ensemble de nos partenaires du transport public ont été invités.

Sans vouloir développer ici un inventaire des actions que chacun retrouvera dans le document publié sur l'intranet de la DDT, je voudrais signaler quelques actions intéressantes :

En premier lieu, il convient de faire vivre ce PDE ! C'est pour cela que j'attache la plus grande importance à l'animation et à la gouvernance de la démarche, gage essentiel de la réussite de la démarche.

Ensuite, je fonde beaucoup d'espoirs dans une action originale : le télétravail que je souhaite expérimenter dès à présent. Car le déplacement le plus écologique n'est-il pas celui que l'on ne fait pas ?

Enfin, dans une agglomération qui vient de se doter d'un réseau de tramway, qui développe ses axes cyclables et qui prône la marche à pied comme mode de déplacements, la promotion des transports collectifs et des modes actifs me paraît essentielle.

Je souhaite l'adhésion de tous les agents à cette démarche et donc le plein succès de ce PDE.

Le directeur départemental des territoires

Le Directeur Départemental Adjoint

Jacky ROCHE

SOMMAIRE

1. Introduction générale, contexte et situation 6

1.1. Contexte et méthodologie 6

1.2. justification d'un PDE 8

1.3. Le profil du territoire étudié 8

1.4. Situation de la DDT Côte d'Or 9

2. Les conditions d'accès 10

2.1. L'accès en voiture 10

2.2. L'accès en transports collectifs 12

2.3. L'accès en modes actifs 16

2.4. L'accès multimodal local de la DDT/21 18

3. Résultats de l'enquête 19

3.1. Méthodologie de l'enquête 19

3.2. Description de l'échantillon 19

3.3. Les déplacements domicile-travail 19

3.4. Les autres déplacements 21

4. Bilan environnemental 26

4.1. Rappel des objectifs du PDE : appliquer le « facteur 4 » 26

4.2. Objectifs pour les déplacements professionnels d'ici 2020 : 28

5. Synthèse et objectifs du PDE 29

5.1. Synthèse générale 29

5.2. Objectifs du PDE 29

6. Plan d'actions 30

7. annexes 44

7.1. Compte-rendu du groupe de travail du 11 octobre 2012 44

7.2. Groupe de travail du 23 octobre 2012 47

7.3. Indicateurs de suivi 50

Glossaire

Multimodalité : Comportement des usagers qui, en fonction des circonstances (en particulier l'heure du déplacement et le jour de la semaine) choisissent un mode de transport différent. L'information multimodale vise à leur donner des éléments pour effectuer ces choix.

Intermodalité : C'est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Modes actifs ou modes doux : On inclut dans cette catégorie le vélo, la marche à pied, la trottinette, le roller…

Modes alternatifs à la voiture individuelle : On inclut dans cette catégorie tout ce qui n'est pas de l'auto-solisme. Cela comprend donc covoiturage, autopartage, transports collectifs, modes actifs.

Modes alternatifs à la voiture : On inclut dans cette catégorie tout ce qui est différent de la voiture. Cela comprend donc les modes actifs et les transports collectifs.

ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AMO : assistance à maîtrise d'ouvrage

AOT : autorités organisatrices de transports

AOTU : autorités organisatrices de transports urbains

DIVIA : réseau de transport collectif dijonnais

GES : gaz à effet de serre

Lianes : ligne à niveau élevé de service

PDA : plan de déplacements administration

PDE: plan de déplacements d'entreprise

PDU : plan de déplacements urbains

PMR : personne à mobilité réduite

SIDSIC : service interministériel départemental des systèmes d'information et de communication

SIG : système d'information géographique

TC : transports collectif

VAE : vélo à assistance électrique

1. Introduction générale, contexte et situation

1.1. Contexte et méthodologie

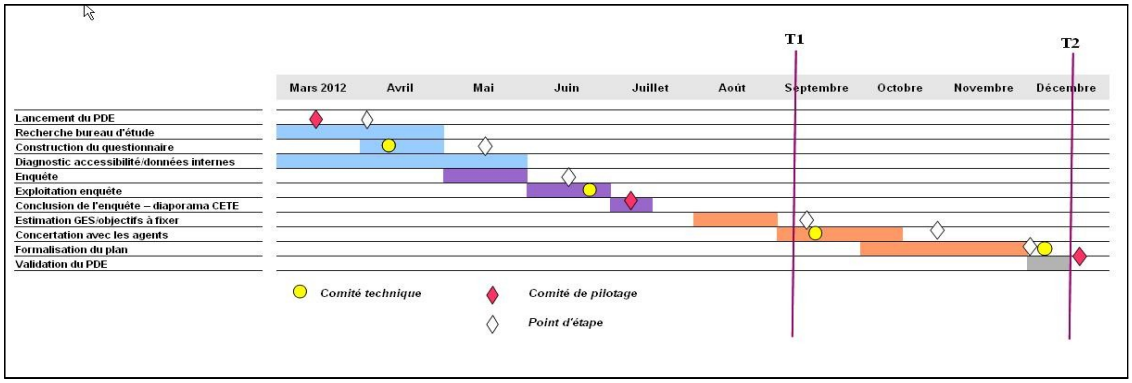
Congestion urbaine, consommation énergétique, gaz a effet de serre, coûts de transport et accidents de la route, sont des sujets auxquelles les démarches de plan de déplacements (PDE) entendent apporter des éléments de réponse.

Les premiers PDE mis en œuvre en France ont désormais une quinzaine d'années d'expérience derrière eux.

Parce que tous les établissements employant des salariés peuvent contribuer - par les actions qu'ils mettent en œuvre dans le cadre d'un PDE - à optimiser l'usage de la voiture et à développer les modes alternatifs, les services de l'État ont depuis 2006 obligation de réaliser leur PDE.

Créée le 1er janvier 2010, la DDT de Côte d'Or s'est engagée dans un processus d'élaboration de son PDE. Le rôle de chef de projet PDE a été confié à Bernard GOURNAY, adjoint au responsable du service habitat et mobilité (SHM) et référent mobilité. Une équipe restreinte de quatre personnes (trois agents SHM + chargée de communication) et un comité technique (une dizaine de personnes de tous les services de la DDT et utilisant tous les modes de transport pour se déplacer) ont suivi la démarche de bout en bout.

Calendrier de la démarche



La DDT s'est entourée :

- du CETE de Lyon pour une assistance à maîtrise d'ouvrage portant sur l'aide à la rédaction du cahier des charges de la maîtrise d'œuvre ci-dessous, y compris l'aide au choix du maître d'œuvre, l'hébergement et l'exploitation du questionnaire diagnostic en ligne ;

- du bureau d'études AUXILIA pour l'animation de la démarche en vue de l'élaboration du programme d'actions et la mise en place d'une stratégie de communication.

Afin d'actualiser la connaissance des pratiques de déplacements des agents de la DDT, une enquête en ligne a été réalisée courant 2012 et le diagnostic a été présenté aux agents à l'occasion de "réunions de créativité".

A partir de ce diagnostic, ces "groupes de créativité" ont permis de réfléchir aux besoins de déplacements des agents. Ces groupes de travail se sont réunis à deux reprises en octobre 2012. Il ont émis des pistes d'actions susceptibles d'encourager les modes alternatifs à la voiture individuelle et d'améliorer les dispositions en place. Ces échanges ont donné lieu à des propositions riches d'intérêt qui ont alimenté la rédaction du projet de PDE.

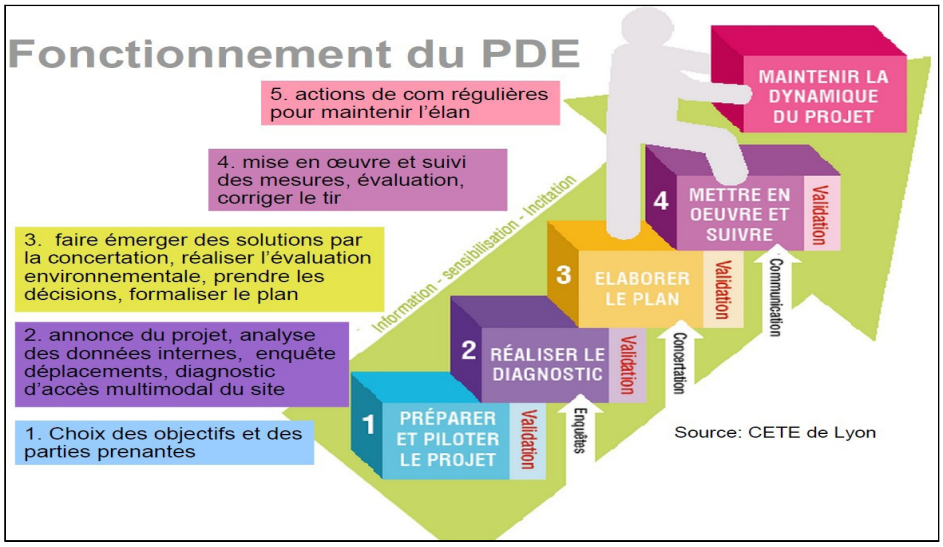
En outre, des axes de travail et des options ont été choisis à la fois pour prendre en compte des objectifs fixés dans le cadre du plan administration exemplaire, des réflexions suite aux échanges au sein du comité techniques et des attentes de la direction. Ces travaux ont abondé le projet de PDE en apportant de nouvelles propositions et en permettant d'ajouter a la rédaction des fiches-actions supplémentaires.

La finalisation du PDE a consisté à présenter le projet de PDE de la DDT de Côte d'Or à l'ensemble des agents via internet, dans le souci d'ouvrir la concertation en interne et d'affiner les propositions d'actions, en collaboration avec le secrétariat général.

Le PDE a vocation à avoir une durée de validité de quatre ans. Au terme de cette période, le PDE donnera lieu a une évaluation approfondie qui portera sur les différentes actions et leurs résultats en terme de report modal.

La mise en œuvre du PDE fera l'objet d'un bilan annuel. Une enquête auprès des agents contribuera à suivre l'évolution de leurs pratiques de déplacements.

D'une manière générale, la mise en œuvre du PDE doit s'accompagner en tant que processus inscrit dans la durée, d'une action régulière d'information, de sensibilisation et de communication, ce qui est un gage de réussite.


Fonctionnement du PDE
5. actions de com régulières pour maintenir l'élan
4. mise en œuvre et suivi des mesures, évaluation, corriger le tir
3. faire émerger des solutions par la concertation, réaliser l'évaluation environnementale, prendre les décisions, formaliser le plan
2. annonce du projet, analyse des données internes, enquête déplacements, diagnostic d'accès multimodal du site
1. Choix des objectifs et des parties prenantes
MAINTENIR LA DYNAMIQUE DU PROJET
4 METTRE EN OEUVRE ET SUIVRE
3 ELABORER LE PLAN
2 RÉALISER LE DIAGNOSTIC
1 PRÉPARER ET PILOTER LE PROJET
Validation
Information - sensibilisation - incitation
Communication
Concertation
Enquêtes
Source: CETE de Lyon

Le PDE étant une démarche vivante, ses actions sont révisables en particulier en fonction du cadre réglementaire, des améliorations apportées aux modes de transport par les collectivités concernées, de l'usage des modes de déplacements des agents ainsi que de l'appropriation par les agents des actions mises en œuvre.

1.2. justification d'un PDE

L'obligation d'élaborer un PDA pour les administrations de l'État et établissements publics de l'État, situés dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants résulte du décret du 22 décembre 2006. Cette obligation devait être satisfaite dans le délai de deux ans, soit fin 2008. Il n'y avait pas de sanction en cas de non réalisation du PDA. Ce décret a été abrogé par le décret du 21 juin 2010 dont les dispositions concernent les agents des trois fonctions publiques. Ce nouveau décret ne reprend pas l'obligation d'élaboration d'un PDA dont le délai était déjà expiré lors de sa publication.

La circulaire du 25 janvier 2007 a été abrogée et remplacée par la circulaire du 2 mars 2011. Cette nouvelle circulaire mentionne au point 8 qu'il y a lieu de poursuivre la politique des PDA et comporte une annexe relative aux modalités de mise ne œuvre des PDA qui reprend sur ce point la circulaire de 2007. A noter que l'ADEME et le CERTU préconisent le vocable PDE, quel que soit le statut, public ou privé, de l'entreprise qui mène la démarche.

1.3. Le profil du territoire étudié

Dijon est à la fois la préfecture du département de la Côte d'or et de la région Bourgogne. Ses 151 576 habitants (2008) en font la ville la plus peuplée de la région, et la 17ème ville de France.

Elle fait partie de la communauté de l'agglomération dijonnaise souvent dénommée « Grand Dijon », comprenant 22 communes et 244 577 habitants (2008). Cela en fait la 23ème unité urbaine de France.

Dijon est située au centre-est de la France, à 200 km au nord de Lyon, à 300 km de Paris et de Strasbourg. Elle a donc une position médiane entre Paris et Lyon. La région Bourgogne est une région de transit et les flux nord-sud sont particulièrement importants, que ce soit du transport de marchandises ou de personnes, plus de 5000 véhicules[1] traversent la Bourgogne chaque jour dans les deux sens.

La métropole dijonnaise est située à l'est dans la plaine de la Saône. Le relief à l'ouest est légèrement vallonné et forme le plateau bourguignon, d'ailleurs les liaisons entre Dijon et l'ouest bourguignons sont peu aisées de par ce relief. La ville est bordée au sud par la côte des vignobles qui s'étend jusqu'à Beaune et au delà.

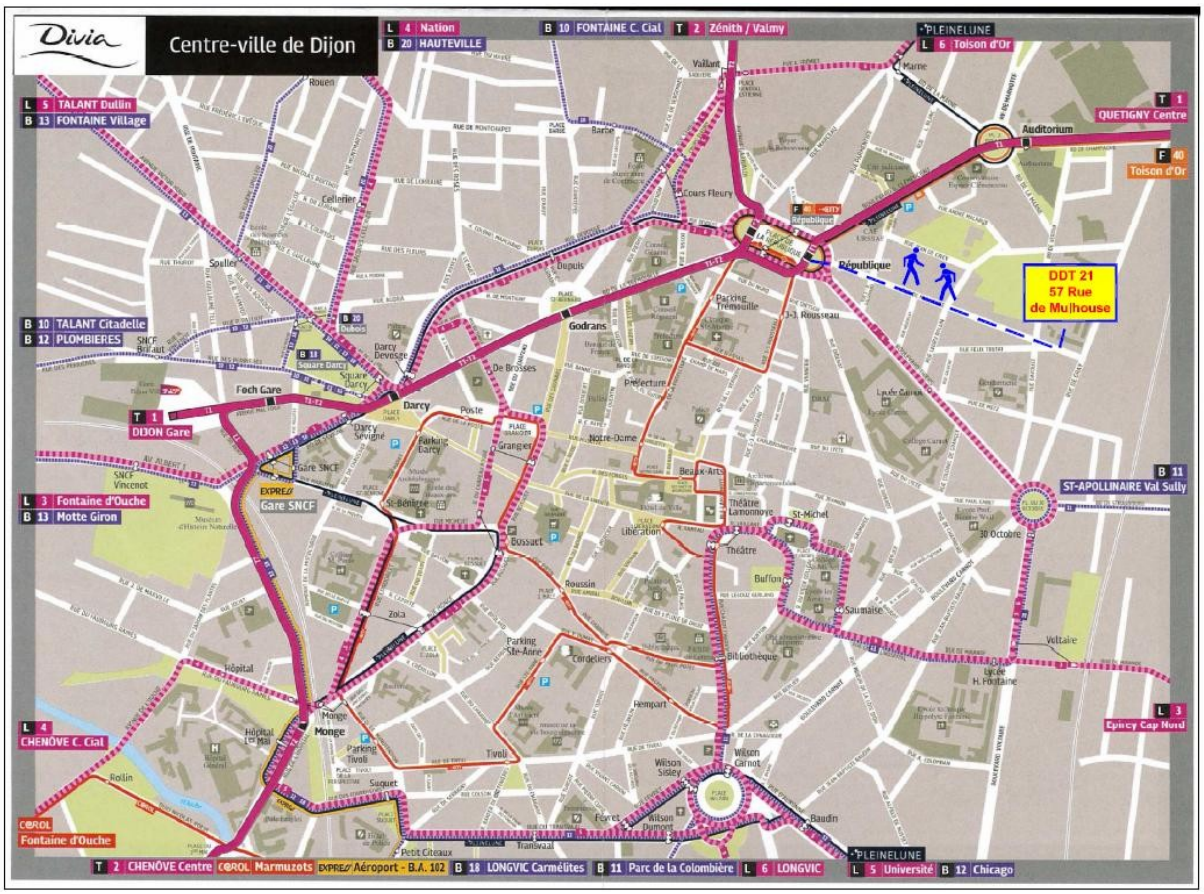
[1] Source : Conseil Régional de Bourgogne (cité par A. Larceneux)

La métropole dijonnaise s'est développée selon un axe nord-sud se déplaçant vers l'est au fur et à mesure des nouvelles infrastructures, le long de l'axe Rhin-Rhône.

1.4. Situation de la DDT Côte d'Or

La DDT de Côte d'Or a été créée le 1er janvier 2010. Elle est née de la fusion entre la DDE (direction départementale de l'équipement), la DDAF (direction départementale de l'agriculture et de la forêt) et du bureau de l'environnement de la préfecture. L'ensemble des agents du siège est maintenant regroupé sur le site Mulhouse à Dijon. Deux implantations territoriales existent à Beaune et Montbard. Il subsiste des antennes locales à Saulieu et à Auxonne. Le personnel navigation qui est repris depuis le 1er janvier 2013 par VNF (voies navigables de France) n'est pas pris en compte dans ce PDE.

Le site Mulhouse est situé en proche périphérie du centre ancien de Dijon, à proximité des places de la République et du 30 octobre et de la légion d'honneur, non loin de la gare de Dijon porte neuve.


Divia
Centre-ville de Dijon
DDT 21
57 Rue
de Mulhouse
République
Auditorium
Darcy
Foch Gare
Gare SNCF
Monge
Godrans
Notre-Dame
Liberation
Théâtre
Buffon
Wilson
Baudin
Hempart
Cordeliers
Bibliothèque
Parking Darcy
Parking Ste-Anne
Parking Tivoli
Parking Trémouille
Parking Grangier
Parking Darcy Sévigné
Hôpital
Hôpital Le Mail
Petit Cîteaux
Transvaal
Tivoli
Suquet
Rollin
Vaillant
Rousseau
Prefecture
Poste
Bossuet
Roussin
Zola
Saumaise
Voltaire
Beaux-Arts
St-Michel
Théâtre Lamonnoye
10 Octobre
Ferret
Wilson Dumont
Wilson Sisley
Lycée H. Fontaine
Bibliothèque
Cours Fleury
Rue Berbisey
Rue de Montchapet
Rue de Longvic
Rue des Fleurs
Rue Devosge
Rue de Mulhouse
Rue de Brosses
Rue Piron
Rue Jean Jaurès
Rue Auguste Comte
Rue Sambin
Rue Berlier
Rue Vincenot
Rue Monge
Rue Jean Renaud
Rue Jean Macé
Rue Jean Wyrsch
Rue Jean Gabin
Rue Jean Bolin
Rue Jean Bouhier
Rue Jean Bouhey
Rue Jean Bouhier
Rue Jean Bouhey
Rue Jean Bouhier
Rue Jean Bouhey

2. Les conditions d'accès

2.1. L'accès en voiture

2.1.1. Réseau routier

Trois sorties d'autoroute permettent d'accéder à la commune de Dijon : la sortie de l'A31 (Beaune - Dijon - Nancy - Luxembourg), la sortie de l'A38 (Dijon - A6 à Pouilly-en-Auxois) et la sortie de l'A39 (Dijon - Dole - Bourg-en-Bresse).

La ville et son agglomération disposent du boulevard périphérique de Dijon ou rocade-est. Actuellement, ce dernier relie la zone de la Toison d'or au nord, jusqu'à Chenôve au sud, permettant de se connecter à l'A31. À l'ouest, l'A38 débouche à Plombières-lès-Dijon.

La mise en service de la « Lino » (liaison nord/ouest) fin 2013 permettra de décongestionner les boulevards intérieurs de la ville et assurera également la continuité du réseau national en reliant les autoroutes A38 et A31.

2.1.2. Les conditions de stationnement

Le stationnement ne présente pas vraiment de difficulté à Dijon, d'autant plus au delà des limites de l'hypercentre et *a fortiori* lorsqu'il existe un parc de stationnement conséquent, comme à la DDT.

Un parc relais a ouvert ses portes en 2009 : le parc-relais de l'échangeur des portes de Mirande (est). Il permet de combiner le stationnement de son véhicule avec un billet de transport en commun. Il a une capacité de 150 places et est desservi par la ligne T1 du tramway de Dijon. D'autres parcs relais ont été créés dans l'agglomération dijonnaise en 2012 : le parc Valmy et celui du Zénith. Ils se trouvent sur le tracé ou à l'extrémité de la ligne T2.

2.1.3. Le covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation en commun d'une voiture particulière. Il s'agit d'une pratique de déplacements visant à réduire le coût et les dépenses énergétiques générés par les déplacements en voiture. C'est donc une alternative économique, pratique, conviviale et écologique à la voiture individuelle.

Auparavant, il n'existait pas de site de covoiturage dédié au département ou à la région. C'est désormais chose faite grâce à Mobigo!, une plate-forme d'information multimodale qui possède un service gratuit de covoiturage accessible à l'adresse suivante : http://www.covoiturage.mobigo-bourgogne.com.

Mobigo! s'adresse aussi bien aux voyageurs occasionnels que réguliers.

Modalités d'inscription à la plateforme de covoiturage Mobigo

Pour utiliser le service, il faut ouvrir un compte (gratuit).

Une fois le compte ouvert il est possible de :

- consulter les annonces de trajets,

- répondre aux annonces de trajets,

- déposer une annonce de trajet

Quand le salarié souhaite déposer une annonce :

Mobigo avertit par mail et/ou SMS l'ensemble des utilisateurs effectuant le même trajet que la personne. Ils reçoivent le prénom, l'adresse de courrier électronique et/ou le numéro de téléphone mobile ainsi que le détail du trajet.

La personne reçoit dans sa boite mail et/ou par SMS les coordonnées des conducteurs ou des passagers quand il y en a qui ont déposé une annonce sur le même trajet qu'elle.

Les noms, adresses postales et numéros de téléphone ne sont ni transmis aux autres usagers, ni affichés sur le site.

Lorsque le compte est créé, il est possible de consulter en ligne les annonces et d'obtenir les coordonnées des covoitureurs.

Pour renforcer ce dispositif, quatre aires de covoiturage existent sur le département de la Côte d'Or : Précy-sous-Til, Veuvey-sur-Ouche, Thorey-en-Plaine, Pontailler-sur-Saône.

Le covoiturage est également présent sur Dijon au travers d'autres structures :

- Un site internet[2] géré par la roue verte compte environ 300 inscrits. L'inscription est gratuite.
- L'association « clé en main » située en centre ville (place Saint Michel) propose principalement des solutions pour covoiturer sur de longues distances. L'adhésion est payante et permet de trouver, après renseignement de l'itinéraire, des offres ou demande similaire.
- La maison du covoiturage et de la mobilité gérée par l'association La Clé de Contact[3] qui propose de mettre en relation conducteurs et passagers pour tous types de trajet. L'adhésion est payante.

[2] http://www.laroueverte.com/covoiturage-ville/dijon.html

[3] http://membres.multimania.fr/cledecontact/pages/menu.html

2.2. L'accès en transports collectifs

2.2.1. Le réseau ferroviaire

La ville de Dijon est dotée de deux gares, celle de Dijon Ville et celle de Dijon porte Neuve.

La gare de Dijon Ville (également gare TGV) permet les liaisons suivantes :

- Dijon - (Autun) - Nevers (TER)
- Dijon - Besançon - Belfort (TER et TGV)
- Dijon - Bourg en Bresse (TER)
- Dijon - Is sur Tille - Reims et Metz (TER et TGV)
- Paris - Laroche-Migennes (Auxerre) - Dijon - Lyon (TER)
- Paris - Dijon - Lyon (TGV)

L'ouverture de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône en décembre 2012 représente bien plus qu'un rapprochement des villes du Grand Est, de la Suisse (Zurich) et de l'Allemagne (Francfort).

Le TER Bourgogne, c'est chaque jour : 131 gares et points d'arrêt TER desservis en Bourgogne, 340 trains, 100 cars, 36 communes desservies en taxi TER à la demande, 42 500 voyageurs, en forte croissance depuis ces dernières années.

Tarification :

Il existe plusieurs tarifs préférentiels proposés par le réseau TER, qui dépendent de différents critères. L'abonnement Bourgogne fréquence permet un nombre de voyages illimité sur un parcours choisi en TER Bourgogne. Cet abonnement est tout public. Par exemple, un abonnement annuel Chalon sur Saône/Dijon revient à un peu plus de 100,00 € par mois pour pouvoir voyager de manière illimitée entre ces deux-villes.

Le réseau TER Bourgogne a mis en place un outil numérique pour choisir le(s) mode(s) de transport les plus pertinents selon sa situation. Il s'agit d'un module internet où le client mentionne sa tranche d'âge, la nature de son déplacement, la fréquence d'utilisation, le type de l'offre souhaitée, et le système lui indique automatiquement le titre de transport qui lui correspond le mieux. Ce service est disponible sur internet à cette adresse :

http://www.ter-sncf.com/Regions/bourgogne/Fr/Se_deplacer_en_TER/Avant_mon_voyage/Produits_et_prix/Default.aspx?region=bourgogne

L'ensemble des opérateurs de transports bourguignon est regroupé dans une structure commune d'information **MOBIGO!**. Il est possible de prendre des abonnements cumulés sur différents réseaux somme TER+Divia ou Transco+Divia :

- La Carte hebdomadaire mobipro pour le TER Bourgogne et Divia dont le prix varie selon la commune de départ.

- L’abonnement mensuel mobipro TER Bourgogne et Divia dont le prix varie selon la commune de départ. Pour un trajet Is-sur-Tille/Dijon, il en coûte 77 € par mois pour un abonnement annuel.

L'intermodalité est possible à la gare de Dijon Ville. Des parcs de stationnement pour véhicules et vélos sont disponibles. Des stations Vélodi se trouvent sur place et le service "Vélostation" propose 176 places de stationnement sécurisées pour les vélos, accessibles 7 jours sur 7 de 4h à minuit.

La gare de Dijon Porte Neuve ne concerne que la liaison Dijon - Is sur Tille - Reims. L'intermodalité est également possible à cette gare car un parc de stationnement pour véhicules et vélos est disponible et trois lignes DIVIA la desservent.

2.2.2. Le réseau Transco

Le réseau de cars départementaux TRANSCO relie Dijon à la plupart des communes périurbaines de l’agglomération et du département, proches ou lointaines. Il comporte 28 lignes régulières et dessert 344 communes de la Côte d’Or et 15 communes des départements limitrophes. Le TRANSCO comprend également un système de transport à la demande. La fréquentation a augmenté de plus de 40% depuis septembre 2009, grâce notamment à la mise en place du ticket Côte d’Or unique à 1,50 €.

Les horaires des bus Transco sont prévus pour les trajets domicile-travail et scolaires, avec un service principalement le matin, le midi et en fin d'après-midi. De ce fait ce service est peu adapté aux déplacements professionnels. De plus, les usagers peuvent avoir l’impression que les détours effectués sont nombreux.

Tarification :

Le tarif unique ponctuel pour tous est de **1,50 €** pour n’importe quel trajet. Le ticket peut être acheté directement dans les cars. Il existe aussi des abonnements couplés avec le réseau TER et DIVIA.

- La carte 10 voyages à 15 € ;
- La carte mensuelle à 60 € avec un nombre de voyages illimités ;
- La carte 40 voyages à 36 € (valable 2 mois) ;
- La carte « Connivence » à 22,15 €, Pour des déplacements quotidiens, c’est un abonnement TRANSCO + DIVIA valable 7 jours consécutifs, sans limitation du nombre de voyages.

2.2.3. Le réseau Divia

Le réseau Divia est développé et hiérarchisé : deux lignes de tramway et cinq lianes (lignes de bus à niveau élevé de service) fonctionnant, comme les trams, 7 jours sur 7, de 5h30 à 0h15. 12 lignes urbaines, 3 lignes de proximité et des services (Corol, Flexo, Pleine Lune, City et Express) complètent la desserte.

En 2012 le Grand Dijon s'est, en effet, doté d'un réseau de tramway en site propre. Le réseau est donc constitué de deux lignes de tramway avec un tronc commun entre la gare et la place de la République (tracé de 20 km).

Parmi ces lignes de tramway et bus :

- Les lignes de tram T1 "Dijon gare <> Quetigny Centre" et T2 "Chenôve centre <> Valmy" ont été mises en service respectivement en septembre et décembre 2012. Elles desservent 32 % des habitants, 37 % des emplois et de nombreux pôles générateurs de trafic dont l'université, l'hôpital, etc...
- La liane 5 "Talant Dullin <> Campus" dessert le sud et fait terminus à l'intérieur même du campus. Elle permet un accès rapide depuis le centre-ville (place Darcy à moins de 500 m de la gare, places de la Libération, du Théâtre et Wilson).
- La liane 3 "Fontaine d'Ouche <> Épirey/Cap Nord" dessert le centre-ville, Fontaine d'Ouche, Mirande et les Grésilles.
- Parallèlement à ces lignes classiques, la ligne Corol relie les quartiers sans passer par le centre-ville. À raison d'un bus toutes les 10 à 15 minutes en semaine, au départ des Marmuzots ou de Fontaine d'Ouche, ce service permet de rejoindre aisément le Campus. Pour les noctambules, le service "Pleine Lune" permet de relier le campus et le centre-ville en passant par les principaux lieux de vie nocturne du centre de Dijon (un bus toutes les heures les nuits des jeudis, vendredis et samedis de 1h30 à 5h30).

Tarification

Le "PASS 26 ans et +" permet de voyager à tout moment, du premier au dernier jour du mois.

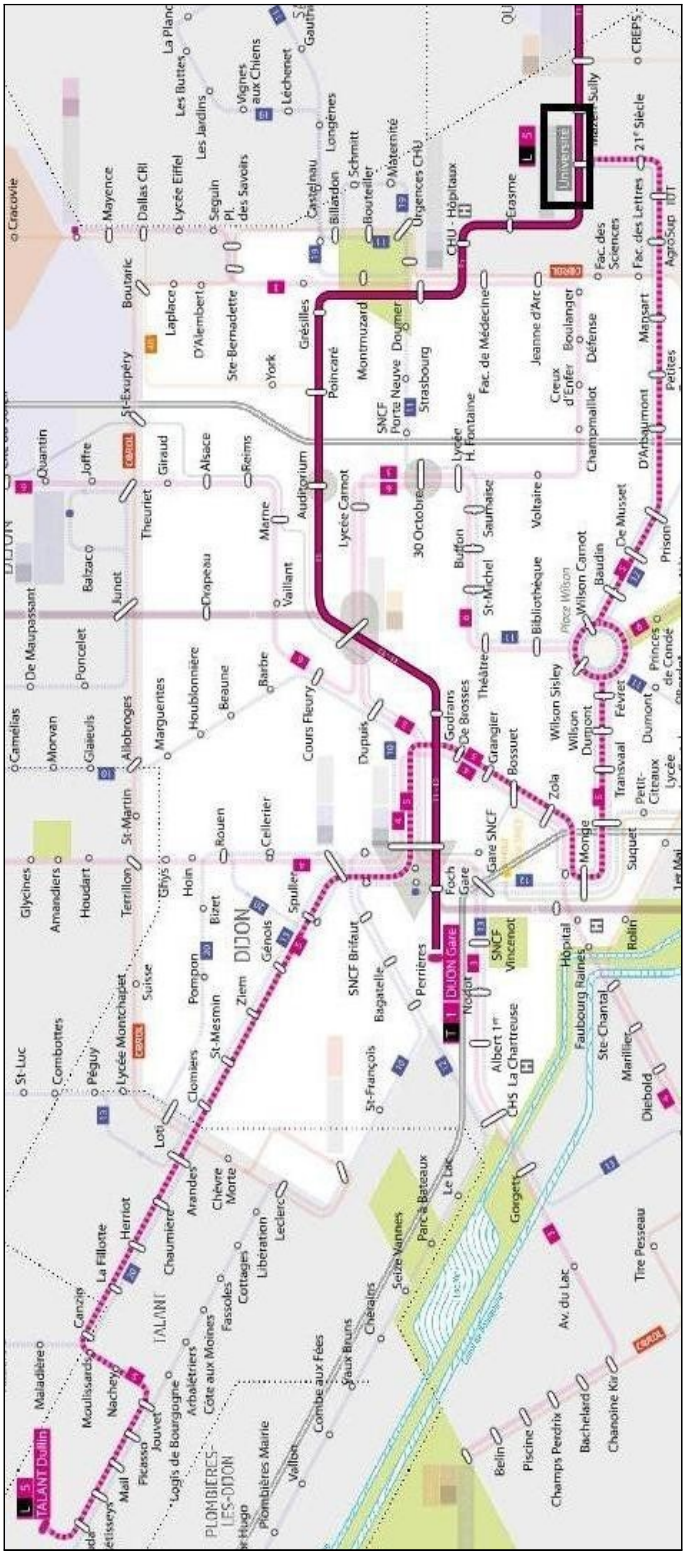
- 33 €/mois
- 346,50 €/an

De nombreux tarifs ont été adaptés aux besoins de chacun, du titre valable une heure ou une journée jusqu'à diverses formules d'abonnement.

2.2.4. Desserte urbaine de Beaune et Montbard

La ville de Beaune et la communauté d'agglomération Beaune Côte et sud disposent d'un réseau de transports publics, le Vingt qui devrait prendre de l'ampleur dans les années à venir. Montbard ne dispose pas de transports collectifs.

Figure 1 : Réseau de transports urbains Divia


DIJON
TALANT
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJON
Cracovie
Mayence
Dallas CRI
Lycée Eiffel
Les Buttes
La Planc
Les Jardins
Seguin
Pl. des Savoirs
Vignes aux Chiens
Lechenet
Castelnau
Billardon
Longères
Schmitt
Bouteiller
Maternité
Urgences CHU
CHU - Hôpitaux
Erasme
Université
Sully
21e Siècle
CREPS
Fac. des Sciences
Fac. des Lettres
AgroSup
IUT
Boutaric
Laplace
D'Alembert
Ste-Bernadette
York
Grésilles
Poincaré
Montmuzard
Dragonne
Strasbourg
SNCF Porte Neuve
Fac. de Médecine
Jeanne d'Arc
Creux d'Enfer
Boulanget
Défense
Champmaillot
D'Arbaumont
Mansart
Petites
St-Exupéry
Giraud
Alsace
Reims
Auditorium
Lycée Carnot
Lycée H. Fontaine
30 Octobre
Buffon
Sauhaise
Voltaire
De Musset
Prison
Quantin
Joffre
Théurriet
Marne
Vaillant
Chapeau
Balzac
Junot
Poncelet
De Maupassant
Camélias
Morvan
Glaieuls
Allobroges
Marguerites
Houblonnière
Beaune
Barbe
Cours Fleury
Dupuis
Godrans
De Brosses
Théâtre
Bibliothèque
St-Michel
Wilson Carnot
Baudin
Princes de Condé
Granvelle
Bossuet
Wilson Sisley
Wilson Dumont
Fèves
Dumont
Transvaal
Petit-Cîteaux
Lycée
Zola
Gare SNCF
Foch Gare
Suquet
Mongie
Rolin
Hôpital
Faubourg Raines
Ste-Chantal
Marilliet
Diebold
Tire Pesseau
Av. du Lac
Gorgets
Parc à Bateaux
Le Lac
Chanoine Kir
Bachelard
Champs Perdrix
Piscine
Belin
Plombières Mairie
Vallon
Combe aux Fées
Vaux Bruns
Chénalots
Seize Vannes
Arbôletriers
Côte aux Moines
Fassolles
Cottages
Libération
Leclerc
Arandes
Chèvre Morte
Chaumière
Harriot
La Fillotte
Canzio
Maladière
Moulissards
Nachey
Picasso
Jouvet
Logis de Bourgogne
Mail
Hugo
Jaurès
Lotti
Clomiers
St-Mesmin
Pompon
Ziem
Génois
Spuller
Biret
Rouen
Cellerier
Hoin
Ghys
Terrillon
St-Martin
Houdart
Amandiers
Glycines
St-Luc
Combottes
Péguy
Lycée Montchapet
Suisse
Nodot
Perrières
SNCF Briffaut
Bagatelle
St-François
Albert 1er
CHS La Chartreuse
SNCF Vincenot
DIJON Gare
Ste-Anne
Ste-Anne
Ste-Anne

2.3. L’accès en modes actifs

2.3.1. La marche

La marche à pied représente 28% des déplacements dans l'agglomération dijonnaise. L’apaisement de la circulation et l'élargissement des trottoirs résultant de l'aménagement des voies empruntées par le tramway devraient encore augmenter la part modale de la marche à pied.

2.3.2. Le réseau cyclable

Dijon à l’avantage d’être une ville avec relativement peu de dénivelé. Actuellement, l'agglomération dijonnaise possède 234 km de voiries aménagées pour les vélos, avec 165 km de réseau cohérent. De plus, 36 km de pistes cyclables sont disponibles le long du corridor du tramway.

Figure 2 : Réseau cyclable Dijonnais

2.3.3. Vélodi

Ce service de vélos en libre-service a été mis en place par le Grand Dijon et fonctionne depuis 2008. Son exploitation est confiée à Clear Channel. Plus de 400 vélos répartis dans 40 stations permettent de se déplacer facilement au cœur de Dijon.

Tarification

Abonnement annuel *	
Tarif	24 €
Fractions de 30 minutes Première fraction comprise dans l'abonnement.	0,30 €
Tarif majoré après 2 heures consécutives d'utilisation	3 € / demi-heure
Conditions suspensives du service	Voir conditions générales d'accès et d'utilisation

* Validité d'un an, utilisation par carte d'accès

Abonnement Formule Liberté *	
Tarif	1 €
Fractions de 30 minutes Première fraction comprise dans l'abonnement.	0,50 €
Tarif majoré après 2 heures consécutives d'utilisation	1 € / demi-heure
Conditions suspensives du service	Voir conditions générales d'accès et d'utilisation

* Validité de 7 jours, utilisation par code d'accès sur le clavier de la station

2.3.4. DiviaVélo

Il s'agit d'un service de location de moyenne et longue durée. 800 vélos, conçus spécialement par Lapierre pour DiviaVélo, sont proposés à la location. La flotte sera développée et enrichie, intégrant progressivement vélos électriques et pliants. Ce service est utilisable par tous les étudiants scolarisés dans un établissement d'enseignement supérieur du Grand Dijon. Il est possible de retirer son vélo, après un état des lieux, dans trois points de retrait.

Tarification

Les tarifs sont dégressifs, en fonction de la durée de la location. Il est possible de bénéficier de 25% de réduction quand on a moins de 26 ans.

TARIFS	Tarif plein	Tarif - de 26 ans - 25 %	Tarifs Abonnés Divia et CMU - 50 %
1 mois	15,00 €	11,25 €	7,50 €
3 mois	30,00 €	22,50 €	15,00 €
6 mois	50,00 €	37,50 €	25,00 €
9 mois	65,00 €	48,75 €	32,50 €
12 mois	80,00 €	60,00 €	40,00 €

Un chèque de garantie est demandé lors de la souscription de l'abonnement. Ce dernier est restitué au retour du vélo.

2.4. L’accès multimodal local de la DDT/21

2.4.1. Entrées et sorties du site

La confusion des entrées et sorties des voitures, des deux roues et d'une partie des piétons a été critiquée par un certain nombre d'agents pendant l'élaboration du PDE.

2.4.2. Stationnement des véhicules

La DDT dispose de 120 places de stationnement pour automobiles, ce qui permet à chaque agent ou visiteur motorisés de trouver sans peine une place, sans avoir besoin de stationner sur le domaine public extérieur au site. Le constat est différent pour Beaune où il n'y a pas de stationnement disponible sur place. Le site de Montbard dispose de quelques places de stationnement.

2.4.3. Stationnement des vélos

Le siège de la DDT dispose de 22 emplacements abrités à l'usage des deux roues non motorisés. Ces emplacements sont suffisants en hiver mais pas forcément à la belle saison. De plus, ils sont parfois "colonisés" par des deux roues à moteur qui ne disposent pas d'emplacement spécifique.

Le STNO (Service territoriale nord-ouest) à Montbard ne dispose quant à lui que de deux emplacements vélos avec arceaux, mais non abrités.

Les services de Beaune ont eu, de leur côté, l'opportunité d'utiliser de façon informelle un ancien bureau comme abri à vélos.

2.4.4. Douches et vestiaires

Il n'existe pas de douche ni de vestiaire sur les différents sites de la DDT de Côte d'Or.

2.4.5. Équipement en visio-conférence

Il existe un équipement en visio-conférence, déjà ancien, sur le site Mulhouse et sur les sites de Beaune et Montbard. Souvent, les réunions en visio-conférence ont lieu dans la salle ad hoc de la DREAL.

2.4.6. Accessibilité aux personnes handicapées

Le site Mulhouse a fait l'objet au cours du temps de travaux de mise en accessibilité partielle : augmentation du nombre de places de stationnement adaptées, accès par des rampes aux bâtiments B et E, création d'un élévateur pour l'accès au rez-de-chaussée du bâtiment A. Cependant, l'accès aux étages des bâtiments A et B restant impossible, faute d'ascenseurs, des bureaux de réception ont été maintenus ou crées dans les rez-de- chaussée de ces bâtiments. Des sanitaires adaptés existent aux niveaux accessibles.

3. Résultats de l'enquête

3.1. Méthodologie de l'enquête

Le CETE de Lyon a élaboré un questionnaire en ligne qui a été testé par les agents de la DDT de Côte d'Or et validé par l'équipe de direction. L'enquête a été réalisée en ligne en utilisant la plate-forme d'enquêtes "Lime Survey" du CETE de Lyon, Elle s'est déroulée du 7 mai au 11 juin 2012, de façon complètement anonyme.

L'exploitation des réponses a été effectué par le CETE qui a fourni début septembre 2012 une synthèse des enseignements de l'analyse des données exploitées.

3.2. Description de l'échantillon

3.2.1. Taux de participation

Sur les 249 agents qui ont eu accès à l'enquête en ligne (207 au siège + 42 territoriaux), 188 questionnaires exploitables ont été reçus soit un très bon taux de réponse de 76 %.

3.2.2. Lieu d'habitation des répondants

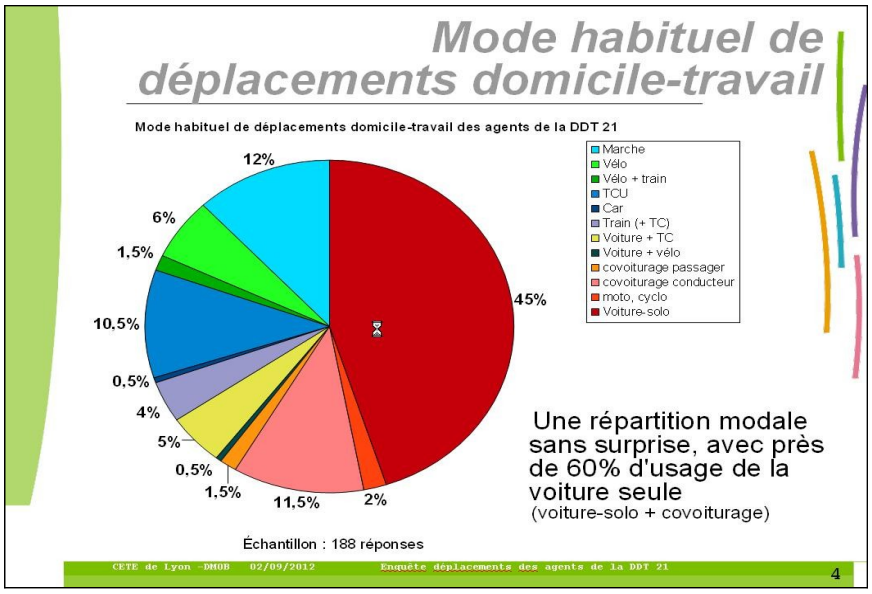
Si une majorité d'agents habitent dans l'agglomération dijonnaise, on note une diffusion des domiciles dans tout le département de Côte d'Or et même au délà pour quelques agents.

Cf cartes jointes en fin de chapitre

3.3. Les déplacements domicile-travail

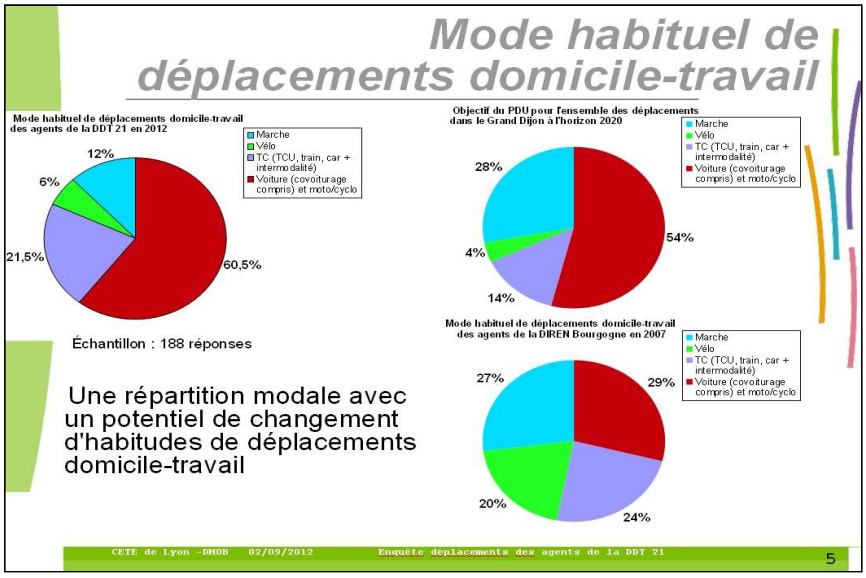
3.3.1. Mode de déplacement principal

Le mode de déplacement principal est, sans grande surprise, l'automobile avec près de 60% d'usage de la voiture seule (voiture solo + covoiturage). Cette dépendance vis à vis de l'automobile est confirmée par le fait qu'un agent sur deux n'a pas de mode occasionnel de déplacement domicile - travail.



3.3.2. Les usagers des transports collectifs

21,5 % des répondants déclarent utiliser habituellement les transports collectifs (bus urbains, cars départementaux, chemin de fer, intermodalité). Ce chiffre relativement élevé s'explique par la qualité du réseau urbain et la bonne desserte d'une étoile ferroviaire à cinq branches.


Mode habituel de déplacements domicile-travail
Mode habituel de déplacements domicile-travail des agents de la DDT 21 en 2012
12%
6%
21,5%
60,5%
Marche
Vélo
TC (TCU, train, car + intermodalité)
Voiture (covoiturage compris) et moto/cyclo
Échantillon : 188 réponses
Objectif du PDU pour l'ensemble des déplacements dans le Grand Dijon à l'horizon 2020
28%
4%
14%
54%
Mode habituel de déplacements domicile-travail des agents de la DIREN Bourgogne en 2007
27%
29%
20%
24%
Une répartition modale avec un potentiel de changement d'habitudes de déplacements domicile-travail
CETE de Lyon -DMOB 02/09/2012 Enquête déplacements des agents de la DDT 21
5

3.3.3. Les marcheurs

La marche est déclarée comme mode habituel par 12 % des agents, ce qui est faible dans une agglomération où la part modale de la marche dans les déplacements est de 28 %.

3.3.4. Les cyclistes

6% des agents ayant répondu déclarent utiliser le vélo comme mode habituel de déplacement.

3.3.5. Les automobilistes

Les automobilistes habituels (112 réponses) déclarent subir de nombreuses contraintes , principalement l'impossibilité d'utiliser un autre mode (usager captif de l'automobile) pour la moitié des répondants et l'accompagnement d'enfants à l'école pour le quart. A noter toutefois que près d'un quart des répondants déclare n'avoir aucune contrainte lui empêchant d'utiliser un autre mode de transport, ce qui ouvre la possibilité de pistes de progrès.

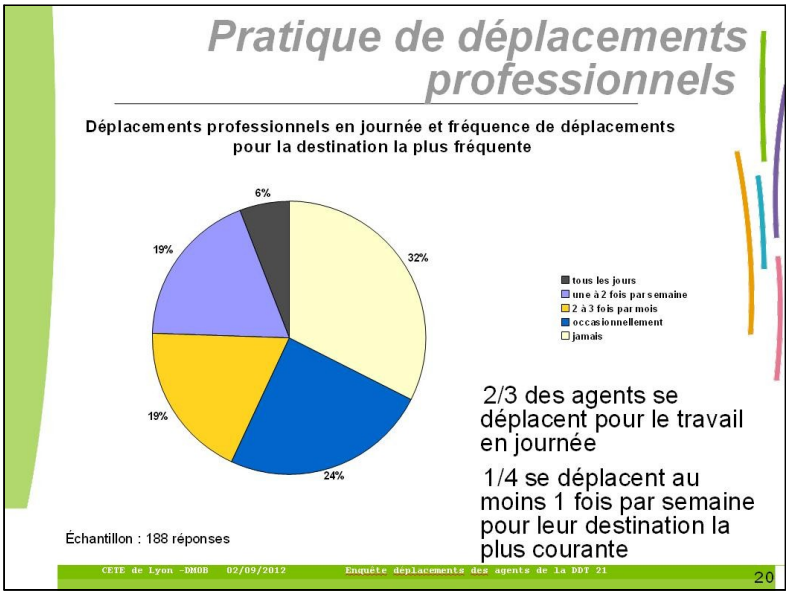
3.3.6. Les covoitureurs

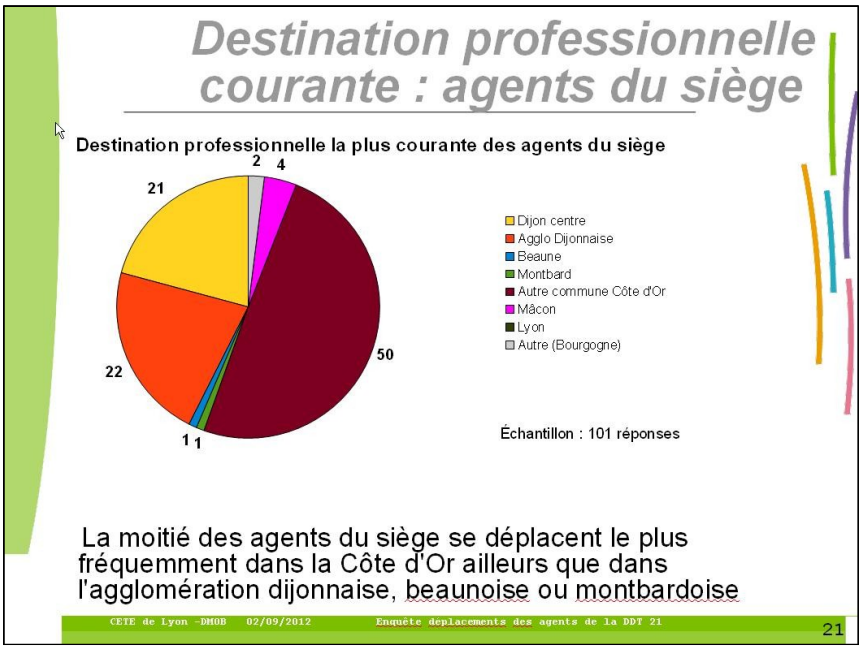
13 % des répondants déclarent utiliser habituellement le covoiturage, majoritairement comme conducteur.

3.4. Les autres déplacements

3.4.1. Les déplacements professionnels

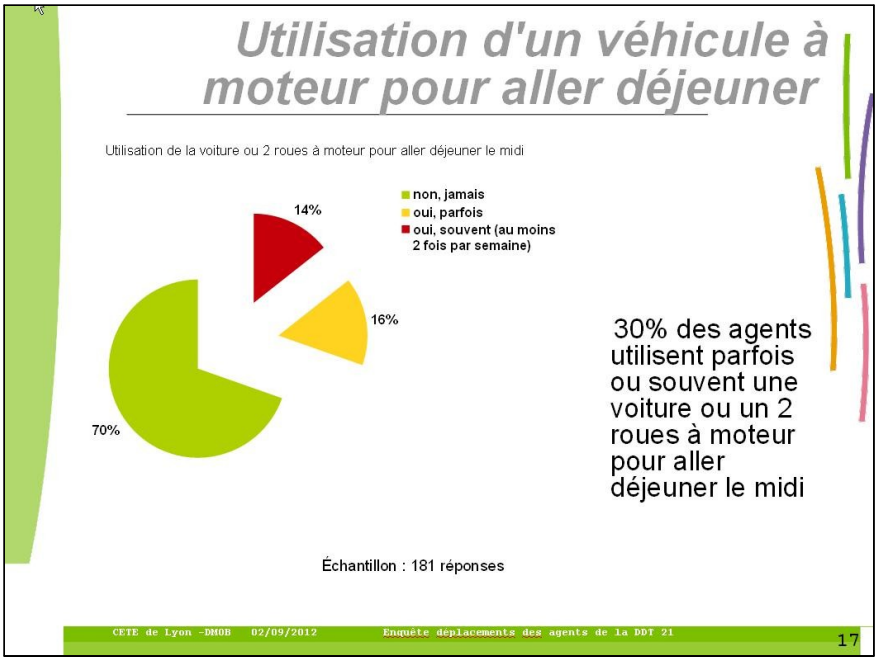
Seul un tiers des agents ne se déplacent jamais. Les autres se déplacent plus ou moins régulièrement et souvent sans sortir des limites de la Côte d'Or, ce qui explique que 70 % des déplacements professionnels soient réalisés en voiture de service.

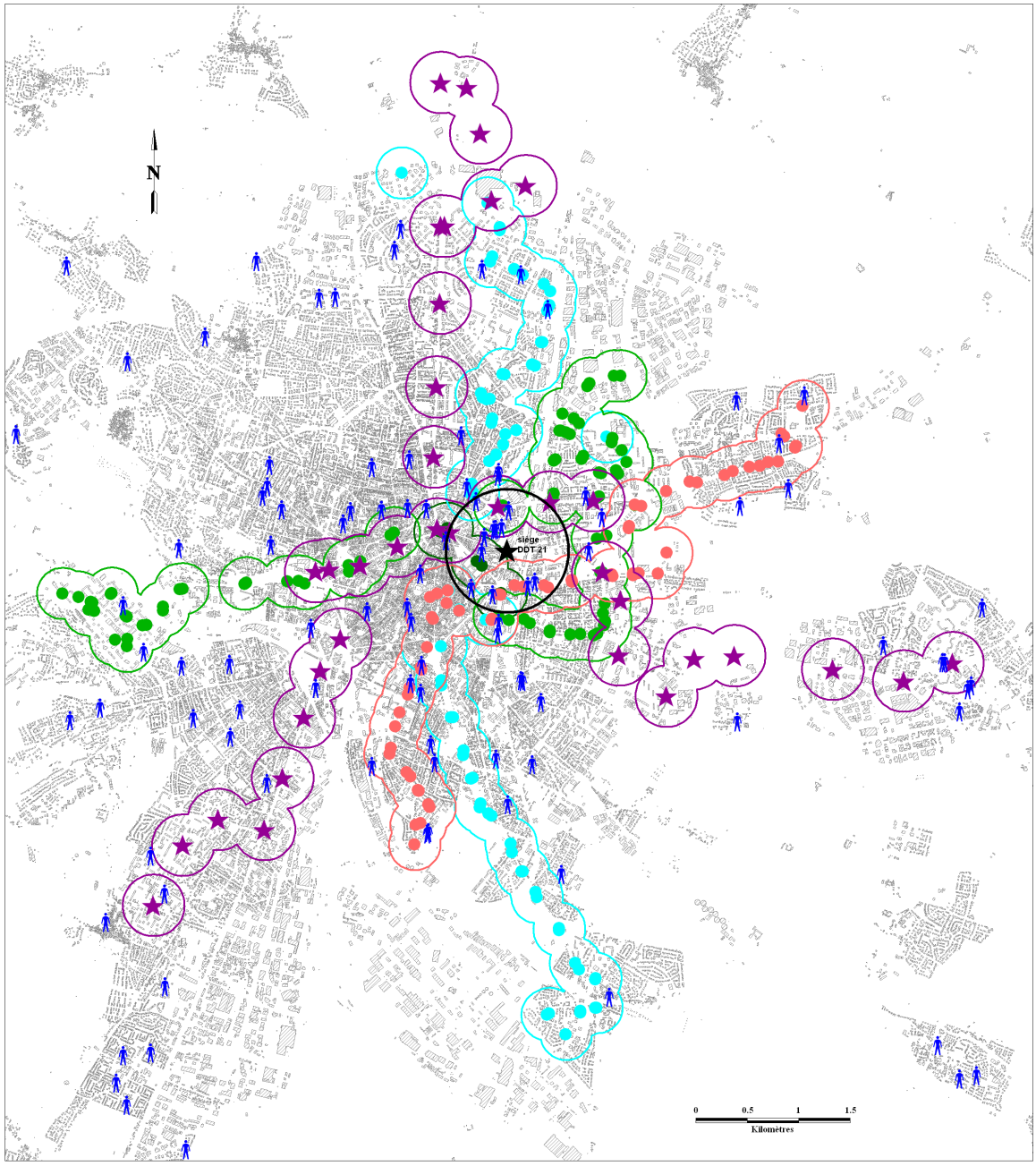

Pratique de déplacements professionnels
Déplacements professionnels en journée et fréquence de déplacements pour la destination la plus fréquente
6%
19%
32%
19%
24%
tous les jours
une à 2 fois par semaine
2 à 3 fois par mois
occasionnellement
jamais
2/3 des agents se déplacent pour le travail en journée
1/4 se déplacent au moins 1 fois par semaine pour leur destination la plus courante
Échantillon : 188 réponses
CETE de Lyon -DMOB 02/09/2012 Enquête déplacements des agents de la DDT 21
20



3.4.2. Les déplacements de la pause du midi

70 % des agents déclarent ne jamais utiliser de véhicule pour aller déjeuner, ce qui peut s'expliquer entre autres par la multiplicité des restaurants administratifs. A contrario, 14 % des agents utilisent souvent un véhicule motorisé pour aller déjeuner, quitte à faire de longs déplacements pour certains d'entre eux.


Utilisation d'un véhicule à moteur pour aller déjeuner
Utilisation de la voiture ou 2 roues à moteur pour aller déjeuner le midi
14%
16%
70%
non, jamais
oui, parfois
oui, souvent (au moins 2 fois par semaine)
30% des agents utilisent parfois ou souvent une voiture ou un 2 roues à moteur pour aller déjeuner le midi
Échantillon : 181 réponses
CETE de Lyon -DMOB 02/09/2012 Enquête déplacements des agents de la DDT 21
17



Agent travaillant au siège de la DDT 21

Arrêts lignes de bus - DIVIA avec zone de proximité de 250m autour de l'arrêt de bus

Liane 3 | Liane 6 | Liane 3 et 6 | Ligne 11

Arrêt TRAM avec zone de proximité de 300m autour de son arrêt

Ligne TRAM

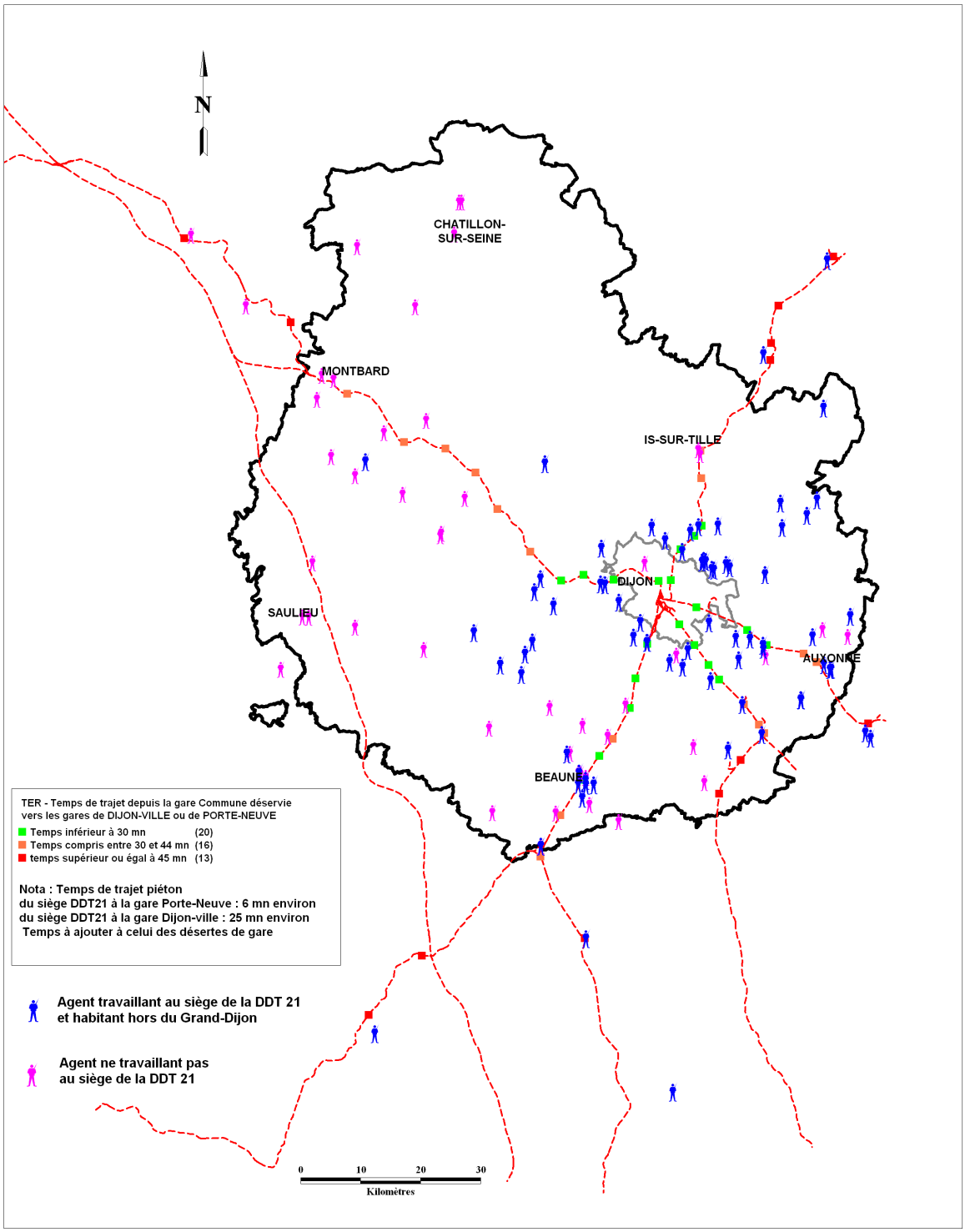
Siège de la DDT21et zone piéton de 600m depuis l'entrée principale

PDE - DDT21 - septembre 2012

Réseau DIVIA déservant directement les arrêts proches du siège. Lignes 3 - 6 - 11 - TRAM

Liberté • Égalité • Fraternité

DDT21 - SHM-Pole géomatique - M.A. - juillet 2012

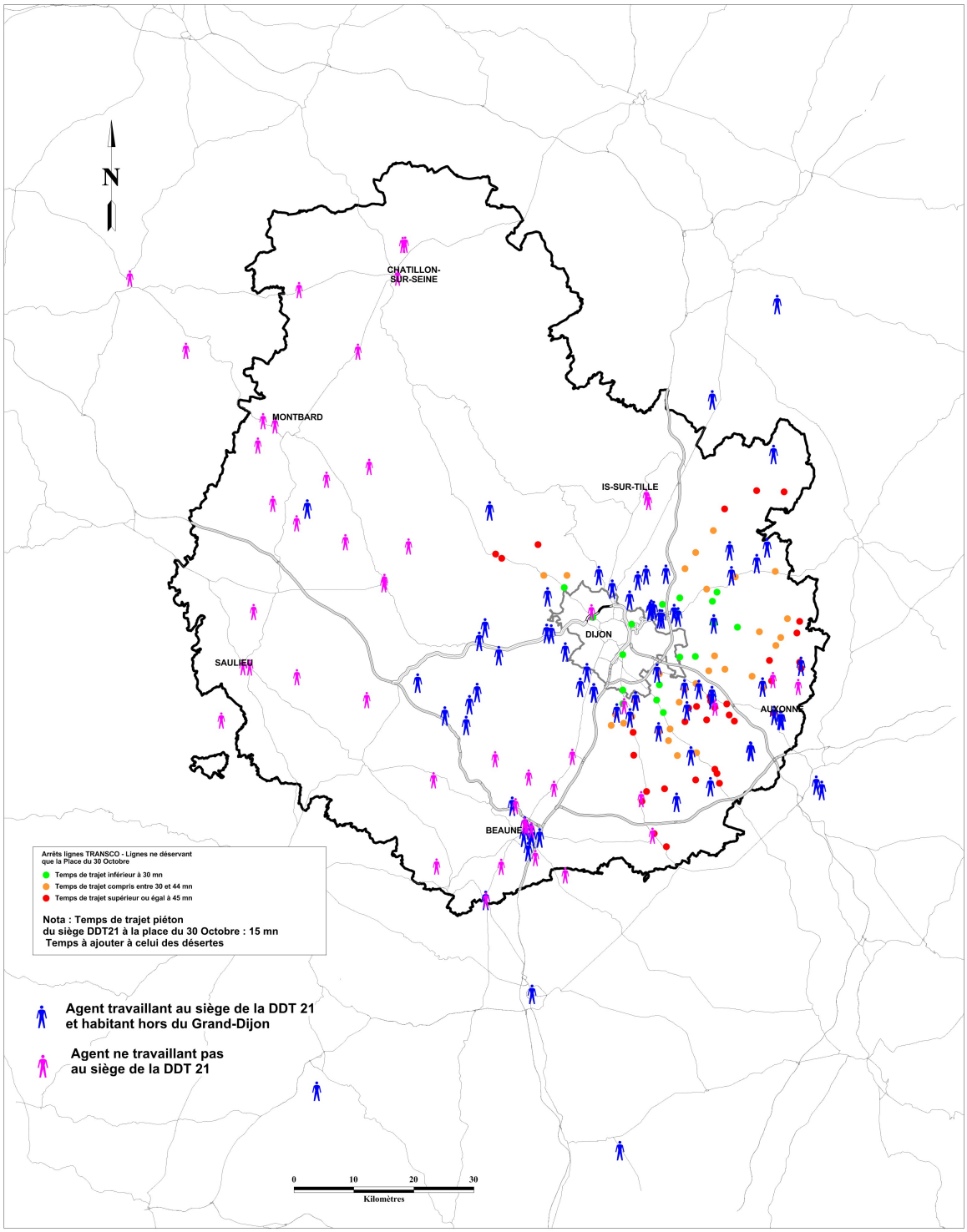

N
CHATILLON-
SUR-SEINE
MONTBARD
IS-SUR-TILLE
DIJON
SAULIEU
AUXONNE
BEAUNE
TER - Temps de trajet depuis la gare Commune déservie
vers les gares de DIJON-VILLE ou de PORTE-NEUVE
Temps inférieur à 30 mn (20)
Temps compris entre 30 et 44 mn (16)
temps supérieur ou égal à 45 mn (13)
Nota : Temps de trajet piéton
du siège DDT21 à la gare Porte-Neuve : 6 mn environ
du siège DDT21 à la gare Dijon-ville : 25 mn environ
Temps à ajouter à celui des désertes de gare
Agent travaillant au siège de la DDT 21
et habitant hors du Grand-Dijon
Agent ne travaillant pas
au siège de la DDT 21
0 10 20 30
Kilomètres

Liberté • Égalité • Fraternité

DDT21 - SHM-Pole géomatique - M.A. - juillet 2012

PDE - DDT21 - 2012

Réseau TER déservant les gares de DIJON-VILLE et de PORTE-NEUVE


N
CHATILLON-
SUR-SEINE
MONTBARD
IS-SUR-TILLE
DIJON
SAULIEU
AUXONNE
BEAUNE
Arrêts lignes TRANSCO - Lignes ne déservant que la Place du 30 Octobre
Temps de trajet inférieur à 30 mn
Temps de trajet compris entre 30 et 44 mn
Temps de trajet supérieur ou égal à 45 mn
Nota : Temps de trajet piéton
du siège DDT21 à la place du 30 Octobre : 15 mn
Temps à ajouter à celui des désertes
Agent travaillant au siège de la DDT 21
et habitant hors du Grand-Dijon
Agent ne travaillant pas
au siège de la DDT 21
0
10
20
30
Kilomètres

PDE - DDT21 - 2012

Réseau TRANSCO déservant la Place du 30 Octobre

Liberté • Égalité • Fraternité

DDT21 - SHM-Pole géomatique - M.A. - juillet 2012

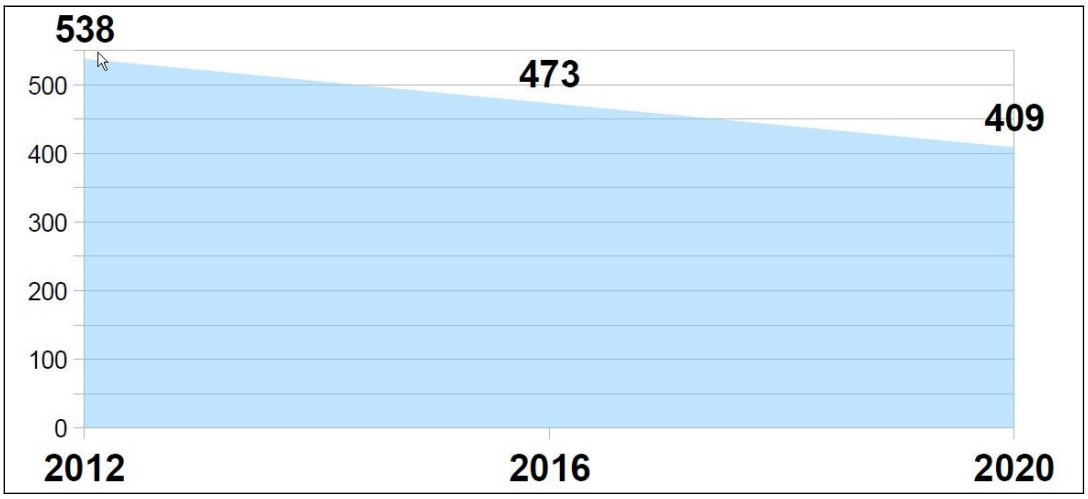
4. Bilan environnemental

4.1. Rappel des objectifs du PDE : appliquer le « facteur 4 »

Dans le cadre de son PDE, la DDT de la Côte d'Or a décidé de répondre au Grenelle de l'environnement en appliquant le principe d'éco-responsabilité des administrations et de se fixer pour l'ensemble des déplacements domicile-travail et professionnels des agents l'objectif du « facteur 4 », c'est à dire la diminution par 4 d'ici 2050 des émissions de gaz à effet de serre, objectif qui se concrétise par une diminution de 24% des émissions à l'horizon 2020.

L'application de cet objectif de -24% à l'horizon 2020 s'opère de façon progressive, avec une étape intermédiaire de -12% à mi-chemin, soit en 2016 :

Moyenne des émissions annuelles de CO2 d'un agent
de la DDT 21 pour ses déplacements domicile-travail (kg/an)



Cet objectif « facteur 4 » s'applique à l'ensemble des déplacements générés par l'activité des sites de la DDT 21, et notamment :

- les déplacements domicile-travail de l'ensemble des agents des 3 sites ;
- les déplacements professionnels de l'ensemble des agents des 3 sites ;
- les déplacements des visiteurs des 3 sites : déplacements professionnels des salariés d'autres employeurs publics ou privés, déplacements des livreurs, déplacements des usagers qui viennent à la DDT pour affaire.

Pour les agents de la DDT 21, cet objectif « facteur 4 » de -24% de GES émis d'ici 2020 se décline ainsi :

4.1.1. Objectifs pour les déplacements domicile-travail d'ici 2020

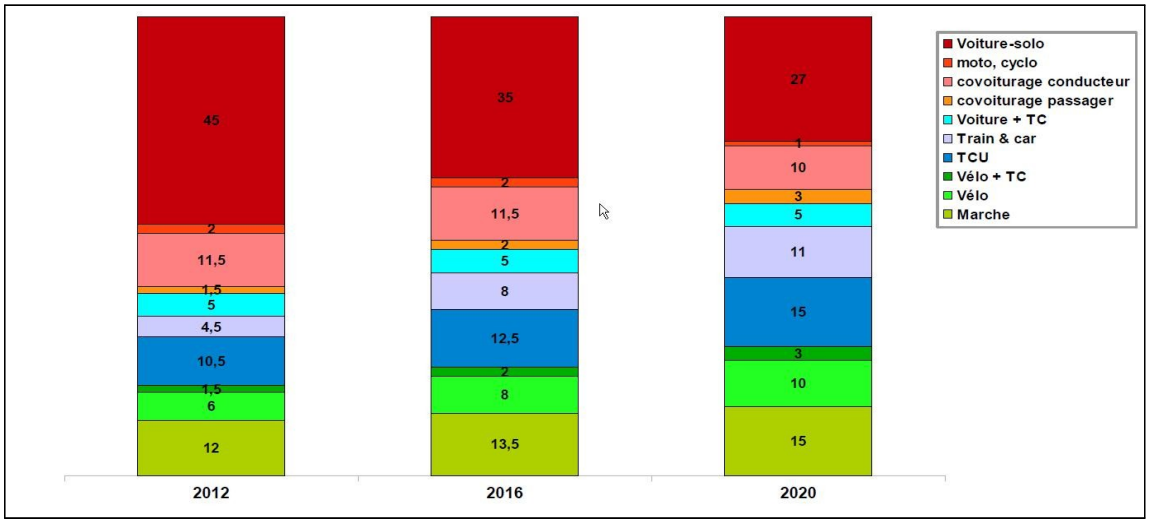
Les pratiques de déplacements domicile-travail de l'ensemble des agents du siège et des services territoriaux sont relativement bien connues grâce aux résultats de l'enquête déplacements du printemps 2012.

En partant des choix modaux des agents pour leurs déplacements domicile-travail en 2012, on peut proposer ces objectifs d'utilisation des modes de déplacements pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de GES énoncés précédemment.

Les hypothèses de calcul pour les déplacements domicile-travail d'ici 2020 :

- pour faciliter la présentation, seules les évolutions des parts du mode habituel des agents sont présentées ci-dessous, car les déplacements domicile-travail en mode occasionnel ne représentent que 6-7 % des émissions de GES ; ceci n'empêche pas - bien au contraire ! - de favoriser le développement des modes occasionnels peu émissif en CO2 pour les usagers de la voiture et des 2 roues motorisés ;
- les distances domicile-travail restent stables entre 2012 et 2020 (pas d'hypothèse de rapprochement des lieux de résidence par rapport aux lieux de travail) ;
- il n'est pas tenu compte des progrès technologiques sur les véhicules neufs et l'introduction de véhicules à faibles émissions voire électriques ; les émissions unitaires des véhicules particuliers restent à la valeur actuelle de 195g équ. CO2 par km ;
- augmentation de la marche sur toute la période ;
- augmentation de l'usage du vélo seul et en intermodalité avec les TC ;
- augmentation de l'usage des transports collectifs : TCU, car et train ;
- stabilité du covoiturage passager et conducteur jusqu'en 2016, puis diminution jusqu'en 2020 ;
- stabilité de l'intermodalité voiture + TC ;
- nécessaire baisse importante de l'usage de la voiture-solo pour atteindre les objectifs.

Évolution des part modales pour les déplacements domicile-travail des agents (en%)



4.2. Objectifs pour les déplacements professionnels d'ici 2020 :

Compte-tenu de l'absence d'exploitation des données d'usage des modes de déplacements professionnels, les objectifs pour ces déplacements ne peuvent s'appuyer que sur des données connexes, par exemple l'évolution de la consommation annuelle de carburants destinés aux véhicules de service. Cette consommation de carburant permettra d'estimer les émissions de gaz à effet de serre du parc.

Pour atteindre ces objectifs, des actions doivent donc être mises en œuvre. C'est l'objet des pages suivantes.

5. Synthèse et objectifs du PDE

5.1. Synthèse générale

On distinguera le site Mulhouse des deux autres, car les conditions de déplacements y sont très contrastées.

Situé en limite de l'hypercentre, le site Mulhouse bénéficie d'une excellente desserte par les transports collectifs et il est aisément connecté à la gare SNCF de Dijon-ville. La ville de Dijon se prête bien au vélo comme à la marche à pied, Nous sommes donc dans des hypothèses favorables au transfert modal de la voiture soliste vers d'autres modes plus vertueux.

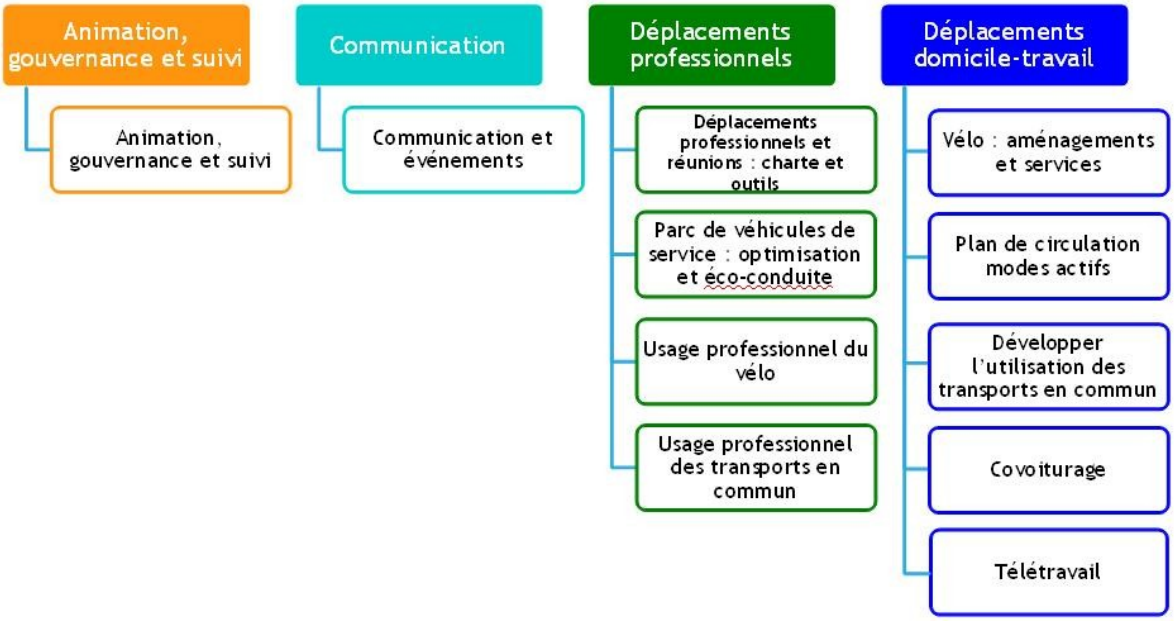
Par contre, les sites de Beaune et de Montbard ne disposent pas des mêmes services et la marge de manœuvre est donc plus réduite, même si ces deux villes disposent d'une gare correctement desservie et si les distances plus courtes permettent de valoriser la marche à pied.

5.2. Objectifs du PDE

La mise en œuvre d'un PDE répond à une logique de **développement durable**, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental :

- **économique** car le PDE permet au service de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements. Une telle démarche, responsable et citoyenne, est également un « plus » en termes d'image.
- **social** car le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.
- **environnemental** car, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, le PDE permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit...), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

6. Plan d’actions


Animation, gouvernance et suivi
Animation, gouvernance et suivi
Communication
Communication et événements
Déplacements professionnels
Déplacements professionnels et réunions : charte et outils
Parc de véhicules de service : optimisation et éco-conduite
Usage professionnel du vélo
Usage professionnel des transports en commun
Déplacements domicile-travail
Vélo : aménagements et services
Plan de circulation modes actifs
Développer l'utilisation des transports en commun
Covoiturage
Télétravail

Animation, gouvernance et suivi	1. Animation, gouvernance, suivi

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Maintenir la dynamique du PDE et rendre possible son suivi.

DIAGNOSTIC

- Le précédent PDE (PDA 2008) a souffert d'une gouvernance non formalisée et d'indicateurs de suivi trop complexes

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Pérenniser le référent PDE et le comité technique (représentation de chaque service sur la base du volontariat) **2. Réaliser des points d'étapes réguliers en comités de direction et en réunions de service (rappel des infos de l'actu-web)** o Le PDE doit être intégré à l'ordre du jour d'au moins un comité de direction par an **3. Bien identifier le référent PDE pour permettre aux agents de faire remonter leurs remarques au fur et à mesure de l'avancée du PDE** → **Missions du référent PDE** o Assurer le partenariats avec les acteurs locaux o Accompagner la mise en place des mesures o Assurer le suivi des indicateurs o Réaliser des enquêtes de suivi o Organiser la concertation avec les agents o Assurer l'animation du PDE (en lien avec la communication) o Organiser des réunions du comité technique (2 à 3 réunions par an) **4. Suivre l'efficacité du PDE** o Suivre des indicateurs simples et efficaces (en lien avec le tableau de bord existant) o Réaliser des enquêtes de suivi pour évaluer voire réajuster les actions	Référent PDE Comité technique Communication	**Investissement :** - **Fonctionnement :** -
	Partenaires	**Mise en œuvre**
	-	**Continue** **ETP mise en œuvre :** 1 jour **ETP fonctionnement :** 1 à 4 jours/trimestre

Indicateurs	nombre de jours dédiés à la mise en œuvre du PDE (réunions, jours de travail, jours de réalisation de communication…)

Animation, gouvernance et suivi	2.Communication

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

▪Valoriser l'existant et les nouvelles actions en facilitant leur appropriation par les agents. Sensibiliser permet d'agir sur les comportements.

DIAGNOSTIC

▪Groupes de concertation : La disparité du niveau d'information concernant les actions menées au sein de la DDT montre l'importance d'une communication continue et régulière.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Événement de lancement le 24 janvier avec signature officielle et ateliers **2. Pérenniser les animations des semaines du développement durable et de la mobilité** oTests de vélos à assistance électrique, de trottinettes, de vélos classiques oFormation à la sécurité routière oFormation à la pratique du vélo en ville oStands de partenaires (site de covoiturage, transports collectifs…) pour présenter leur offre et leurs services oParticipation au challenge « Au travail sans ma voiture » organisé par le Grand Dijon (petit déjeuner offert aux cyclistes & marcheurs, aux utilisateurs des TC et aux covoitureurs) oJeu-concours pour inciter les agents à participer à ces évènements	Communication Référent PDE Comité technique Référent vélo	**Investissement :** Budget compris sur le budget com **Fonctionnement :** Coût des lots pour le challenge interne
3. Monter des expositions de sensibilisation sur certaines thématiques (modes doux, bus hybrides, site de covoiturage Mobigo) **4. Multiplier l'information sur l'intranet "Actu web" (sensibilisation, communication)**	**Partenaires** Partenaires locaux (Bécane à Jules, Divia, etc.)	**Mise en œuvre** **Continue** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 à 4 jours/trimestre

Indicateurs	✓Nombre d'évènements organisés par an ✓Taux de participation aux évènements organisés

Déplacements professionnels	3.1 Déplacements professionnels et réunions : charte et outils

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Définir un cadre d'utilisation des différents modes de déplacements professionnels et être exemplaire vis-à-vis des visiteurs extérieurs.

DIAGNOSTIC

- La tendance générale est d'utiliser un véhicule de service sans envisager les autres possibilités de déplacement.
- Lors de réunions organisées à la DDT, les visiteurs ne reçoivent pas d'informations d'accès en transports en commun ou en covoiturage.
- Des formations éco-conduites sont possibles au sein de la DDT mais elles sont peu valorisées et développées. Elles pourraient pourtant être pertinentes pour les agents contraints de se déplacer beaucoup en voiture.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Réaliser une charte des déplacements professionnels et la rendre publique (intranet et nouveaux arrivants) o Présenter la charte en comité de direction o Préciser les modes à privilégier selon les destinations **2. Intégrer les déplacements dans l'organisation des réunions à la DDT avec des intervenants extérieurs.** o Rendre possible le covoiturage (lien dans l'invitation) o Communiquer sur les accès par les différents modes (invitation, signature de courriel) o Définir des horaires de réunion compatibles avec un accès en transports en commun	Secrétaire générale Référent PDE 1 référent par service 1 référent par Antenne	**Investissement :** - **Fonctionnement :** -
	Partenaires	**Mise en œuvre**
3. Développer la visioconférence pour les réunions o Communiquer sur l'équipement en visio du siège de la DDT o Mettre à disposition un mode d'emploi pédagogique o Organiser une formation en interne **4. Etudier avec le SIDSIC la possibilité d'utiliser la web-conférence depuis les postes de travail** o Installer un logiciel de web-conférence sur les ordinateurs des agents et promouvoir son utilisation o Privilégier l'installation d'outils gratuits **5. Proposer des formations en télé présence « e-formation »pour les formations à distance** o Proposer au CVRH de Mâcon de réaliser une expérimentation	Intervenants extérieurs SIDSIC CVRH Mâcon	**1 et 2 : 2013** **3 et 4 : 2013** **5 : 2015** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre

Indicateurs	Nombre de formations en télé-présence par an

Déplacements professionnels	3.2 Parc de véhicules de service : optimisation et éco-conduite	
Objectifs et éléments de diagnostic		
OBJECTIFS ▪Optimiser l'utilisation et les coûts de fonctionnement du parc de véhicules de service de la DDT **DIAGNOSTIC** ▪Le parc de véhicule de service est en réduction (40 véhicules de service (fin 2012) et 1 véhicule utilitaire). ▪Coût total de la flotte de véhicules de service (véhicules de liaison compris) : 218 295 € ▪Le logiciel de gestion des véhicules de service ne permet pas de systématiser le covoiturage professionnel.		
Modalités de mise en œuvre	**Pilote**	**Budget**
1. Optimisation du parc de véhicules de service ○Eliminer les véhicules les plus anciens. ➔ ***Economies de l'ordre de 1 500€ par véhicule supprimé/an*** ○A chaque renouvellement de véhicules du siège et des UT, opter pour les véhicules du marché les moins émetteurs de CO2. **2. Amélioration du logiciel de gestion des véhicules** ○Etudier la modification du logiciel de gestion des véhicules de service (mutualisation lors de réunion identique, proposition d'un mode mieux adapté selon le trajet...)	Secrétaire générale Logistique et patrimoine Formateur éco-conduite référent PDE	**Investissement :** Selon achat véhicule **Fonctionnement :** -
Partenaires		**Mise en œuvre**
3. Test et sensibilisation à la voiture électrique ○Prévoir une sensibilisation à l'utilisation du véhicule électrique **4. Poursuivre l'action de formation à l'éco-conduite** ○Recensement et inscription des salariés « cibles » effectuant un grand nombre de déplacements professionnels à une formation risques routiers/éco-conduite. avant…). ○Objectifs : 30 salariés formés par an. ○Communiquer sur les bénéfices économiques et écologiques de cette pratique ○Mesurer la consommation des véhicules à la suite de la formation pour calculer les réductions ; suivre les statistiques d'évolution des accidents. Gain de consommation carburant de l'ordre de 10 à 15%	-	**1 : continu** **Point 2 : 2014** **Point 3 : 2013** **Point 4 : continu** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre
Indicateurs	✓Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de service par an (détail véhicules classiques et électriques) ✓Kilométrage moyen par véhicules de service (détail véhicules classiques et électriques) ✓Tonnes EqCO_2 émises par an suite à l'utilisation des véhicules de service (détail véhicules classiques et électriques) ✓Nombre de salariés formés à l'éco-conduite par an	

Déplacements professionnels	3.3 Utilisation professionnelle du vélo

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Favoriser l'usage du vélo pour les déplacements professionnels dans Dijon et sur les antennes

DIAGNOSTIC

- La DDT disposait de quelques vélos de service mais leur état s'est dégradé. Néanmoins, le nombre important de déplacements professionnels dans Dijon rend pertinent l'amélioration de cette action.
- La possibilité d'avoir des VAE permettrait de convaincre de nouveaux usagers.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Equiper le siège d'une flotte de vélos de service, dont des VAE o Mise à disposition de vélos classiques et de vélos à assistance électrique o Vélos de ville de bonne qualité, à cadre mixte, équipé des éléments de sécurité actifs et passifs o Équiper le vélo d'un compteur pour suivre les distances parcourues. o Avant mise en service faire marquer les vélos avec le Bycicode o Prévoir la réservation des vélos via le logiciel de réservation des véhicules de service o Mettre en place des prises pour recharger les vélos à assistance électrique (VAE) o Communiquer auprès des salariés la localisation des différentes bornes vélos o Elaborer une fiche schématique pour expliquer aux usagers la procédure a suivre pour l'utilisation des vélos o Prévoir une prestation de maintenance régulière de la flotte de vélos **2. En variante, possibilité de louer des vélos « DIVIA vélo »** o Location en longue durée (80€ pour 12 mois, 40€ si couplé à un abonnement TC DIVIA) ; vélo) **3. Mise à disposition des agents d'équipements vélo** o Equipement à prévoir : casque, kit crevaison, sacoches… **4. En variante mise à disposition de cartes Vélodi dans les services** o En variante si développement important de ce mode de déplacement et parc de vélos DDT insuffisant – 1 carte par service ; coût d'une carte (formule 1 an) : 24€ ; estimation du coût : 24€ x 6 services : 144€/an	Secrétaire générale Logistique et patrimoine Référent vélo référent PDE	**Investissement :** Vélos classiques : 600€/vélo VAE : 1800€/VAE ±75€ / prise Equipements vélo : 500€ **Fonctionnement :** Vélodi : 24€/carte/an Divia Vélo : 80€/vélo/an Vélos classiques : 50€/vélo/an VAE : 150€/VAE/an
	Partenaires	**Mise en œuvre**
	ClearChannel	**>2013** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre

Indicateurs	
	✓ Nombre de réservations/d'utilisations des vélos de service par an ✓ Nombre de kilomètres parcourus en vélo par an ✓ Gain en Tonnes $EqCO_2$ grâce à l'utilisation des vélos par rapport à la voiture

Déplacements professionnels	3.4 Utilisation professionnelle des transports en commun

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

▪Favoriser l'usage des transports urbains DIVIA pour les déplacements professionnels dans le Grand Dijon et l'usage du train lorsque cela est possible.

DIAGNOSTIC

▪Aujourd'hui, il faut accomplir des démarches pour acheter ou se faire rembourser un titre de transport en commun utilisé dans le cadre d'un déplacement professionnel alors qu'il est beaucoup plus simple de réserver un véhicule de service.

▪L'obtention d'une carte annuelle Divia en récompense des résultats du challenge multimodal va faciliter l'utilisation professionnelle des transports en commun.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Fournir des cartes Divia 10+1 voyages ○Communiquer sur la carte Divia gagnée lors du challenge « Au travail sans ma voiture » et suivre son utilisation ○Dans un second temps, acquérir des cartes 10 voyages Divia (une carte par service minimum) pour simplifier l'utilisation et permettre à plusieurs personnes de voyager simultanément → Nombre de services à la DDT21 (site Mulhouse) : 6 services →Coût d'une carte 10+1 voyage Divia = 12€	Secrétaire générale Secrétariats de chaque service Référent PDE	**Investissement :** - **Fonctionnement :** 12€/carte 10 voyages, soit 500€ à 1000€/an
2. Faciliter l'achat de billets de train ○Train : rendre possible l'achat de billets par internet pour rendre aussi facile la réservation d'un billet de train que celle d'un véhicule de service	**Partenaires**	**Mise en œuvre**
	Divia SNCF /TER(Région)	**Point 1 : 2013** **Point 2 : 2014** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre

Indicateurs	✓Nombre d'utilisations de la carte Divia gagnée au challenge par an ✓Nombre de trajets effectués en transports Divia par an ✓Nombre de trajets effectués en train par an

Deplacements domicile-travail	4.1 Vélo : aménagements et services

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

▪Encourager l'usage du vélo et lever les freins à son développement.

DIAGNOSTIC

▪Enquête : 29% des agents habitent à moins de 5km de leur lieu de travail et 22% entre 6 et 10 km. Parmi eux, 17% sont auto solistes.

▪Les espaces de stationnement actuels sont souvent saturés

▪Groupes de concertation : Plusieurs vélos stationnés sur le parc vélo du siège de la DDT ont été volés.

Des agents font remonter le besoin d'être formés à la conduite du vélo en ville.

Des pistes d'amélioration concernant les aménagements cyclables à proximité du siège de la DDT ont été évoquées.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Augmenter et sécuriser le stationnement vélo au siège et si nécessaire dans les services territoriaux ○Augmenter la capacité du parc vélo de la DDT ○Sécuriser une partie du stationnement et le rendre plus visible ○Remplacer les « pince-pneus » par des arceaux **2. Organiser des accompagnements « vélo-école »** ○Accompagner les agents à la pratique du vélo: ○Stages de "remise en selle" pour les personnes peu à l'aise avec la conduite cycliste en milieu urbain + "mécanique de base" (Bécane à Jules) ○Les cyclistes "expérimentés" pourraient proposer des "bus cyclistes" (même principe que pédibus) sur leur trajet quotidien (cf buscyclistes.org) ○Identifier des "itinéraires malins" en vélo vers la DDT (ou déplacements professionnels courants dans Dijon) → communication et test en « groupe découverte » **3. Etre force de proposition auprès du Grand Dijon pour l'amélioration du réseau d'infrastructures cyclables** ○Aménagements cyclables : sécuriser l'intersection Verdun-Mulhouse, rue de Gray (piste bi-directionnelle prévue dans le schéma cyclable) ○Entretien plus fréquents des trottoirs (feuilles, déneigement…) doux **4. Installer une douche au siège (déterminer le bâtiment le plus adéquat)**	Référent PDE Secrétaire générale Logistique et patrimoine Référent vélo	**Investissement :** Douche : 1000€ à 2000€ <3500€ HT pour un abri avec arceaux 18 vélos <2500€HT pour un abri avec arceaux 9 vélos **Fonctionnement :** Formation vélo : 20€/pers à la Bécanes à Jules (adhésion comprise) 30 agents formés (potentiel issu de l'enquête) = 600€
	Partenaires	**Mise en œuvre**
	Association de promotion du vélo Grand Dijon	**1 en fonction du budget** **2 : 2013** **Point 3 : 2014** **Point 4 : 2015 si demande récurrente** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre

Indicateurs	✓Nombre de places de stationnement vélo ✓Nombre d'agents formés à la « remise en selle » et à la « mécanique vélo »

Deplacements domicile-travail	4.1 Vélo : aménagements et services

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Encourager l'usage du vélo et lever les freins à son développement.

DIAGNOSTIC

- Enquête : 29% des agents habitent à moins de 5km de leur lieu de travail et 22% entre 6 et 10 km. Parmi eux, 17% sont auto solistes.
- Les espaces de stationnement actuels sont souvent saturés
- Groupes de concertation : Plusieurs vélos stationnés sur le parc vélo du siège de la DDT ont été volés.

Des agents font remonter le besoin d'être formés à la conduite du vélo en ville.

Des pistes d'amélioration concernant les aménagements cyclables à proximité du siège de la DDT ont été évoquées.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Augmenter et sécuriser le stationnement vélo au siège et dans les services territoriaux ○Augmenter la capacité du parc vélo de la DDT ○Sécuriser une partie du stationnement et le rendre plus visible ○Remplacer les « pince-pneus » par des arceaux **2. Organiser des accompagnements « vélo-école »** ○Accompagner les agents à la pratique du vélo: ○Stages de "remise en selle" pour les personnes peu à l'aise avec la conduite cycliste en milieu urbain + "mécanique de base" (Bécane à Jules) ○Les cyclistes "expérimentés" pourraient proposer des "bus cyclistes" (même principe que pédibus) sur leur trajet quotidien (cf buscyclistes.org) ○Identifier des "itinéraires malins" en vélo vers la DDT (ou déplacements professionnels courants dans Dijon) → communication et test en « groupe découverte » **3. Etre force de proposition auprès du Grand Dijon pour l'amélioration du réseau d'infrastructures cyclables** ○Aménagements cyclables : sécuriser l'intersection Verdun-Mulhouse, rue de Gray (piste bi-directionnelle prévue dans le schéma cyclable) ○Entretien plus fréquents des trottoirs (feuilles, déneigement…) doux **4. Installer une douche au siège (déterminer le bâtiment le plus adéquat)**	Référent PDE Secrétaire générale Logistique et patrimoine Référent vélo	**Investissement :** Douche : 1000€ à 2000€ <3500€ HT pour un abri avec arceaux 18 vélos <2500€HT pour un abri avec arceaux 9 vélos **Fonctionnement :** Formation vélo : 20€/pers à la Bécanes à Jules (adhésion comprise) 30 agents formés (potentiel issu de l'enquête) = 600€
Partenaires		**Mise en œuvre**
Association de promotion du vélo Grand Dijon		**1 et 2 : 2013** **Point 3 : 2014** **Point 4 : 2015** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :** 1 jour/trimestre

Indicateurs	✓Nombre de places de stationnement vélo ✓Nombre d'agents formés à la « remise en selle » et à la « mécanique vélo »

Deplacements domicile-travail	4.2 Plan de circulation modes actifs

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès à la DDT à pied et à vélo

DIAGNOSTIC

- **Enquête :** Près de 20% des agents considèrent que l'entrée/sortie de leur site de travail est dangereuse (toute catégories d'usagers confondues) du fait d'une vitesse excessive et d'une mauvaise visibilité
- **Groupes de concertation :** L'entrée/sortie du parking rue de Mulhouse est compliquée à vélo en heures de pointe. La traversée de ce parking est également contrainte à pied.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1.Améliorer la sécurité de l'entrée/sortie du site Mulhouse ○Voir avec la Ville de Dijon pour aménager un système qui permettrait de faire ralentir les véhicules sur la Rue du Mulhouse	Secrétaire générale Logistique et patrimoine	**Investissement :**
2.Aménager un cheminement piéton "direct" dans la cour de la DDT visible et conforme à la réglementation accessibilité ○Signalisation au sol (peinture), passage de 1,20 m sans seuil à la traversée du parc de stationnement	Référent PDE Référent vélo	**Fonctionnement :** -
3.Mieux organiser l'entrée/sortie des vélos du site Mulhouse	**Partenaires**	**Mise en œuvre**
	Ville de Dijon	**Point 1 : 2013** **Point 2 : 2013** en relation avec la réorganisation du stationnement **Point 3 : 2015** **ETP mise en œuvre :** 1 à 4 jours **ETP fonctionnement :**

Indicateurs	✓Part modale de la marche à pied ✓Part modale du vélo

Deplacements domicile-travail	4.3 Développer l'utilisation des transports en commun

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

▪Faire connaître aux agents les réseaux urbains et départementaux : DIVIA à Dijon, LE VINGT à Beaune et TRANSCO pour la Côte d'Or

DIAGNOSTIC

▪Les dessertes des réseaux de transports en commun sont peu connues des non-utilisateurs. Les évolutions importantes, notamment à Dijon, sont l'opportunité de communiquer sur les atouts de ce mode de transport.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Communiquer sur l'existant et faire connaître les réseaux **Réseau DIVIA / Réseau LE VINGT à Beaune / Réseau TRANSCO pour la Côte d'Or** ○Communiquer sur intranet sur chaque nouveauté concernant ces réseaux ○Afficher le plan des réseaux à l'accueil et en indiquer les liens sur l'intranet ○Mieux organiser l'affichage : rendre plus visible et mettre l'information dans chaque bâtiment (plans des réseaux, fiches horaires)…) ○Diffuser des informations concernant les parcs-relais ○Promouvoir Mobigo!	Communication Référent PDE Antennes	**Investissement :** - **Fonctionnement :** -
2. Communiquer sur les nouveautés DIVIA ○Maintenir le partenariat avec Divia : notamment présenter les bus hybrides lors de leur arrivée	**Partenaires** Divia Transco Le Vingt	**Mise en œuvre** **Continu** **ETP mise en œuvre :** 1 jour **ETP fonctionnement :** 1 à 4 jours

Indicateurs	✓Part modale des transports en commun

Deplacements domicile-travail	4.4 Covoiturage

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Développer la pratique du covoiturage chez les auto-solistes n'ayant pas d'autres solution que la voiture pour leurs trajets domicile-travail.

DIAGNOSTIC

- Enquête : la part modale du covoiturage est déjà importante au sein de la DDT (13%).
- Groupes de concertation : l'enjeu est de faciliter la mise en relation des covoitureurs potentiels. Néanmoins, le covoiturage apparait comme une solution contraignante.

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. **Promouvoir l'utilisation de Mobigo! Covoiturage** ohttp://www.covoiturage.mobigo-bourgogne.com/ 2. **Faire la promotion du covoiturage pour les déplacements domicile-travail des agents** o Sur l'intranet, sur les panneaux d'affichage, lors d'évènements, d'expositions o Il est important de pouvoir répondre aux questions des automobilistes intéressés sur les points suivants : ✓ Assurance et responsabilité de conducteur et du passager ✓ Conséquences fiscales (pour les salariés déclarant leurs frais réels sur leur déclaration de revenus) ✓ Règle de comportement ✓ Partage des coûts entre covoitureurs	Communication Référent PDE Antennes	**Investissement :** à chiffrer- **Fonctionnement :** -
	Partenaires	**Mise en œuvre**
	Mobigo Covoiturage	**Point 1 : 2013** **Point 2 : Continu** **ETP mise en œuvre :** 1 jour **ETP fonctionnement :** 1 à 4 jours/an

Indicateurs	✓Part modale du covoiturage domicile-travail

Deplacements domicile-travail	4.5 Télétravail

Objectifs et éléments de diagnostic

OBJECTIFS

- Expérimenter le télétravail pour les agents volontaires et éligibles

DIAGNOSTIC

- La DDT21 est favorable à la mise en place du télétravail
- Des entretiens se sont déroulés avec les chefs de service et une enquête a été proposée aux agents afin de recueillir leur avis sur le télétravail
- Intégrer les résultats de l'enquête interne sur le télétravail

Modalités de mise en œuvre	Pilote	Budget
1. Etudier les modalités possibles de télétravail ○Bien clarifier les modalités (équipement, assurance, plages fixes, réversibilité, avenant au contrat de travail…). → Se faire éventuellement accompagner par des spécialistes de cette nouvelle forme de travail. ○Etudier la possibilité du télétravail à domicile ou dans un tiers-lieu/télécentre. **2. Mettre en place une expérimentation au télétravail** ○Mettre en place une expérimentation du télétravail pour les agents volontaires et pertinents avant tout déploiement généralisé. ○Définir le cadre général du télétravail par l'organisme ○Cibler les activités susceptibles d'être réalisées en télétravail ○Renforcer les compétences du manager vers un management par objectifs ○Disposer d'un cadre pragmatique ○Etudier les moyens techniques permettant le travail à domicile ○Evaluer l'expérimentation au bout d'une année pour un éventuel élargissement de la démarche	Référent télétravail Secrétariat général Service informatique référent PDE	**Investissement :** Ordinateurs portables et accès à distance pour les personnes concernées par l'expérimentation **Fonctionnement :** -
	Partenaires	**Mise en œuvre**
	Cabinet spécialiste de l'accompagnement au télétravail (si cette option est retenue)	**1 et 2 : 2013** **ETP mise en œuvre :** 4 à 9 jours **ETP fonctionnement :** 1 à 4 jours/trimestre

Indicateurs	✓Indicateurs spécifiques à déterminer

7. annexes

7.1. Compte-rendu du groupe de travail du 11 octobre 2012

transports collectifs
Communiquer sur l'existence et le fonctionnement du réseau (ainsi que l'inauguration de la ligne de tramway T2) et **organiser l'affichage** au sein de la DDT/21 : • affichage du plan du réseau à l'accueil et sur l'intranet • rendre plus visible l'information dans chaque bâtiment
Profiter des **évènements nationaux** afin de maintenir une action « forte » • semaine du développement durable (1ère semaine d'avril) • semaine européenne de la mobilité
Maintenir le **partenariat avec Divia** : • présentation des bus hybrides lors de leur arrivée (venue de Divia le 24 janvier)
Acquérir des cartes Divia pour les déplacements professionnels • Cartes 10 voyages dans un premier temps • Recensement des besoins par service. • Une carte minimum par service permettrait une simplicité d'utilisation

Modes doux
Accompagner les agents à la pratique du vélo • **stage de remise en selle** • **mécanique de base vélo** (proposé par la Bécane à Jules)
Organiser des « **bus cyclistes »** en vélo en s'appuyant sur les trajets des cyclistes réguliers (cf site www.buscyclistes.org)
Acheter des **vélos de service** fiables, pratiques, visibles, en pool et accessibles facilement (dont des vélos à assistance électrique VAE)
Mettre à disposition **un équipement vélo** pour les agents (poncho, casque, kit crevaison, sacoches…)
Aménager un **abri-vélo protégé** dont une partie serait sécurisée, fermée et visible pour tous (en utilisant une place de parking par exemple)
Aménager un local équipé de **douches et de vestiaires**
Améliorer et sécuriser des aménagements cyclables : • sécuriser l'intersection Verdun-Mulhouse, rue de Gray (bi-directionnelle prévue dans le schéma cyclable)

Négocier une **carte d'abonnement Vélodi**
Améliorer l'accès des piétons : • aménagement de trottoirs autour de la DDT • ramassage plus fréquent des feuilles mortes • déneigement

Covoiturage
Promouvoir Mobigo! et les autres sites disponibles
Créer **une instance de mise en relation et d'information** • panneau d'affichage • petit déjeuner covoiturage
Informer sur les coûts, assurances

Déplacements professionnels
Privilégier le train pour les déplacements lointains (CVRH-Macon, Paris, Pont-à-Mousson-Nancy, Lyon -CERTU/CETE) **:** • La DDT a actuellement une convention avec la SNCF (tarifs professionnels élevés et pas de possibilités d'achat par internet)
Privilégier les modes de déplacements doux pour les réunions à Dijon : • abonnements Vélodi • vélos de services
Privilégier les transports collectifs pour les déplacements dans l'agglomération : • recensement des besoins par les services • achats de cartes TC (ou notes de frais)
Privilégier la visio-conférence pour favoriser le non-déplacement : • communiquer, mettre à disposition un mode d'emploi, un service « Hotline » et organiser une mini-formation • rendre compatible les ordinateurs pour l'utilisation de logiciels de web-conférence (ANRU notamment) **Note** : Beaune et Montbard sont également équipés
Prévoir une sensibilisation et des tests (formation) pour la venue de **véhicules électriques** (véhicule 4 places en pool) disponibles d'ici peu (voiture commandée le 09/10/2012)
Rendre possible le covoiturage pour les réunions à l'extérieur avec des intervenants d'autres structures

Communiquer les modalités d'accès à l'établissement

- aux extérieurs : visiteurs, etc.
- par les différents modes : signature de mail, etc.

Télétravail
• Diffuser le questionnaire sur le télétravail aux agents • Analyser des réponses
Quelles sont les **tâches réalisables à distance** ? • L'analyse de dossiers par exemple
Se renseigner sur les modalités • équipement/assurance • combien de jours par semaine cela est possible ? → 2 jours maximum en général • maintenir des plages fixes où l'employé reste joignable
Etudier la possibilité du **télétravail à domicile** ou dans un **tiers-lieu/télécentre**
Organiser **une phase expérimentale** et sur la **base du volontariat**.
Note : • **Avantages** : diminution émissions GES, stress, fatigue, frais de déplacement, possibilité d'aménagement du temps de travail • **Inconvénients** : perte de lien social possible à réversibilité possible par l'employeur ou l'agent. Management de la hiérarchie (sensibilisation à prévoir des 2 côtés)

Animation Gouvernance Suivi
Pérenniser les **référents PDE** et le **comité technique**
Adapter et proposer de **nouvelles actions** au cours du projet
Mettre en place : • des indicateurs (ou enquêtes) de suivi par thématiques ou par actions mises en place (à ajouter au tableau de bord)
Faire **des points d'étapes réguliers** en comité de direction (lorsqu'une action est mise en place)
Animer le PDE dans la durée : • Pérenniser les animations des semaines du développement durable et de la mobilité • Expositions de sensibilisation sur certaines thématiques (modes doux, bus hybrides, site de covoiturage Mobigo)
Communiquer sur Mobigo et l'ensemble des offres disponibles
Multiplier **l'information sur l'intranet** (sensibilisation, prévention, communication…)

Remarques complémentaires

- Un seul véhicule utilitaire.

- 42 véhicules de service et 40 à la fin de l'année (antennes comprises).
- Pas de remboursement des indemnités kilométriques (exception si stage à l'extérieur sans autres solutions de déplacement possibles). Utilisation du tram T1 : 35000 voyageurs/jours au bout de 5 semaines.
- Zone accidentogène : grande ligne droite dangereuse à la sortie du site (véhicules roulant à du 70-80km/h) et véhicules garés sur le trottoir.

7.2. Groupe de travail du 23 octobre 2012

transports collectifs
• Communication sur la gratuité des **parkings-relais** pour les usagers des transports collectifs • Augmentation de la capacité des parkings-relais
Messages d'incitations, de prévention • Comparaison temps/coût/émissions pour un trajet type selon le mode utilisé
Améliorer le **confort/capacité** des bus (102 nouveaux bus hybrides à venir)
Harmonisation des tarifs • Transco • TER • Mise en place de tarifs « découverte » pour les personnes n'utilisant pas les TC tous les jours

Modes doux
Accompagner les agents à la pratique du vélo • **Stage de remise en selle** • Identifier des **« itinéraires malins »** vers la DDT • Communication et test en **groupe découverte** (Bus cyclistes : cf site www.buscyclistes.org)
Améliorer **les infrastructures et les aménagements** pour cyclistes et piétons **sur le site** : • Augmenter la **capacité de stationnement vélo** (arceaux plutôt que pinces-pneus et abrités) • Aménager **des cheminements piétons** dans la cour de la DDT (mobilier anti-stationnement sur le cheminement prévu) • Améliorer **l'entrée/sortie DDT** : isoler une sortie vélo différente de la sortie voiture • Prévoir un **local sécurisé** vélo
Recensement des cheminements piétons et vélo et les **faire remonter au Grand Dijon** dans le cadre du plan modes doux • **Entretien** des voies • **Discontinuités** des voies

Vélos de service et/ou **cartes Vélodi** à disposition et/ou **location Divia vélo**
Informer les agents au sujet de la **carte Divia** gagnée lors du challenge
Développer les **modes doux innovants** : • roller, trottinette, patins
Garantie de retour en cas de mauvaise météo : • Utilisation de véhicule de service • Utilisation des transports collectifs

Déplacements professionnels
Favoriser le non-déplacement : • Développer l'usage de la **visio-conférence et web-conférence** (possible techniquement à la DDT) • Développer le **télétravail**
Mise à disposition de **:** • **Cartes pour transports collectifs/Vélodi** dans les services • **Vélos de service (vélos à assistance électriques notamment)**
Meilleure utilisation du logiciel de gestion des véhicules de services DDT
Faciliter la réservation de billets de train
Formation **éco-conduite**
Optimisation des **véhicules de service électriques** • Investissement d'une borne de recharge rapide
Rendre possible le covoiturage • Faire un sous-groupe DDT sur la plate-forme Mobigo pour les déplacements professionnels
Définir des **horaires de réunion en fonction de l'accès en transports collectifs**

animation Gouvernance Suivi
Événement de lancement (le 24 janvier 2013) : • **Signature officielle** et **ateliers** (Divia, Vélodi, CG, EVAD, la Bécane à Jules, la rustine) • **Remise en selle** possible et/ou maintenance vélos
Gouvernance : • **Pérennisation du Comité Technique** (représentation de chaque service sur la base du volontariat) • **Présentations régulières en réunions de service** (rappel des infos de l'actu web)

Suivi :

- Mettre en place et définir des **indicateurs (ou enquêtes) de suivi** par thématiques ou par actions mises en place (à ajouter au tableau de bord)
- Les indicateurs doivent être **réalistes, simples et efficaces**

Explication de **l'obtention et du fonctionnement de la carte Divia. La mise en oeuvre d'un PDE répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental :**

- **économique**, car le PDE permet à l'entreprise de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements, donc d'augmenter sa productivité. Une telle démarche, responsable et citoyenne, est également un « plus » en termes d'image.
- **social**, car le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.
- **environnemental**, car le PDE, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit...), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

Remarques complémentaires

- Problèmes de circulation au niveau de la place Darcy.
- Nombreuses possibilités de restaurations et autres services proches du site. Au niveau des déplacements professionnels :
  - la majorité des déplacements longues distances se fait en train,
  - une carte d'utilisation des transports collectifs est disponible à l'accueil,
  - le système de mise à disposition des véhicules est visualisable par l'ensemble des utilisateurs.
- Certains aménagements cyclables de l'agglomération sont détériorés. La ligne de bus qui passait rue de Gray/boulevard de Verdun a été déplacé suite à l'arrivée du tram

7.3. Indicateurs de suivi

Tableau d'indicateurs par groupes d'actions (suivi sur cinq ans)

Thématique 1 — **Animation, gouvernance et suivi**

	2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Objectif	Responsable suivi indicateur
Nombre de jours dédiés à la mise en œuvre du PDE (réunions, jours de travail, jours de réalisation de communication...)	-							Référent PDE

Thématique 2 — **Communication**

	2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Objectif	Responsable suivi indicateur
Nombre d'évènements organisés par an	-							Communication
Taux de participation aux évènements organisés	-							Communication

Thématique 3 — **Déplacements professionnels**

		2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Objectif	Responsable suivi indicateur
Visioconférence (voir onglet "suivi visio")	Nombre d'utilisations de la visioconférence à la DDT	NC							
	Nombre d'utilisations de la visioconférence à la DREAL	NC							
Pratiques	Nombre de réservations/d'utilisations des vélos de service par an	NC							
	Nombre d'utilisations de la carte Divia gagnée au challenge (ou carnets de 10 tickets) par an	NC							
	Nombre de formations en télé-présence par an	-							
	Nombre de salariés formés à l'éco-conduite par an	NC						30 agents formés par an	
Flotte de véhicules de service	Nombre de véhicules de service (véhicules de liaison)	40							
	Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de service par an	895000						↘	
	Km parcourus par les véhicules classiques	895000							
	Km parcourus par les véhicules électriques (hors vélos)	aucun							
	Kilométrage moyen par véhicules de service (détail véhicules classiques et électriques)	-							
	Km moyen des véhicules classiques	22375							
	Km moyen des véhicules électriques (hors vélos)	-							
	Volume de carburant consommé par la flotte de véhicules de service (permet de calculer les émissions de GES)	-							
	Consommation moyenne par véhicule (km/volume carburant)	NC						↘	
Economies réalisées grâce aux transports urbains	Nombre de trajets effectués en transports en commun urbains par an pour des déplacements professionnels	NC							
	Economies financières								
Economies réalisées grâce aux vélos de service	Nombre de trajets effectués en vélos de service par an pour des déplacements professionnels	NC							
	Economies en km non parcourus en véhicule								
	Economies en Tonnes EqCO2								
	Economies financières								
Economies réalisées grâce au train	Nombre de trajets effectués en train par an pour des déplacements professionnels	245						↗	
	Economies financières								

Thématique 4 — **Déplacements domicile-travail**

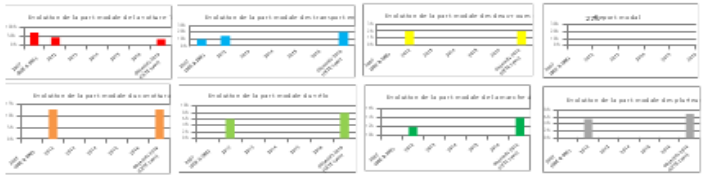
	2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Objectif	Responsable suivi indicateur
Nombre de places de stationnement vélo sur le parking DDT/21	22						↗	
Nombre d'agents formés à la « remise en selle » et à la « mécanique vélo »	-							
Nombre de personnes télé-travaillant un ou plusieurs jours par semaine	-							
Nombre de jours télé-travaillés	-							
Nombre d'abonnements TC remboursés par mois (TCU/Cars/Train)	25 1 13						↗	
Nombre d'accidents de trajets	-						↘	

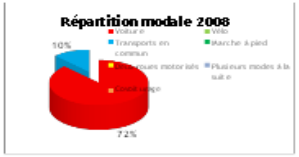
Tableau d'indicateurs pour un suivi de l'évolution de la répartition modale sur cinq ans

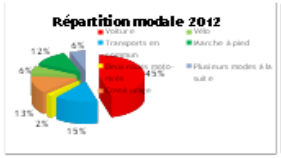
MOBILITE : suivre l'évolution de la mobilité des publics visés, leurs changements de comportements.

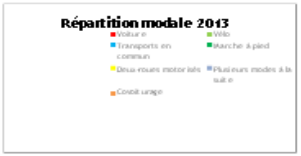
Part modale du mode de déplacement principal domicile-travail	2007 (DDEE, DRE)	2012	2013	2014	2015	2016	Objectifs 2016 (CETE Lyon)
Voiture	72%	45%					35%
Transports en commun	10%	15%					21%
Deux-roues motorisés	?	2%					2%
Covoiturage	?	13%					13%
Vélo	?	6%					8%
Marche à pied	?	12%					14%
Plusieurs modes à la suite	?	6%					7%
Report modal	-	27%					10% entre 2013 et 2016

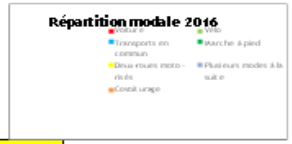
CASES A REMPLIR











ENVIRONNEMENT : estimer les impacts des mesures sur la consommation d'énergie et les émissions de CO 2

N.B. : Objectif du Grenelle : diminution de 20% des emissions de GES liées aux véhicules particuliers d'ici 2020.

Emission de polluant	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Cible 2016	Cible 2020
Moyenne des émissions annuelles de CO2 d'un agent de la DDT 21 pour ses déplacements domic-lle-travail (kg/an/a) (source : CETE de Lyon)	538						473	409

	2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Potentiel
Emissions de CO2 évitées (tonnes) en plus par rapport au réseau N-0 pour les déplacements domic-lle-travail	-	SJM	SJM	SJM	SJM	SJM	139

FINANCIER : suivre les coûts investis et évaluer les gains générés par chaque action.

	2012	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Objectif
Coût de la flotte de véhicules de service	21 8 2 9 5 , 0 0 €						-
Coût des déplacements professionnels (tous modes de transport confondus)	NC						-
Coût du remboursement des frais de transport collectif pour les trajets D-T)	NC						-
Coût de la flotte de vélos de service	XX						-
Coût des infrastructures de stationnement vélo	XX						-
Coût des aménagements piétonniers (travaux)	XX						-
Coût de distribution des kits cyclistes	XX						-
Remarques							